Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 65 (658) | ГОД ИЗДАНИЯ 8-й | Среда, 16 августа 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Скоростной ремонт судов

В начале июля на заводе им. Андре Марти был закончен ремонт теплохода «Украина». Судно вступило в эксплоатацию на полтора месяца раньше срока. Это стало возможным благодаря применению скоростных методов ремонта. Коллектив завода приложил много стараний и настойчивости для того, чтобы быстрее сдать судно заказчику. Инженеры разработали такой технологический процесс ремонта, который позволял производить корпусные работы не в доке, а на плаву, что дало возможность значительно ускорить выполнение графика работ.

Теплоход «Украина» — второе судно, отремонтированное на заводе в нынешнем году скоростным способом. Сейчас здесь развернулась деятельная подготовка к скоростному ремонту танкера «Иосиф Сталин». Уже почти полностью изготовлены многие детали для главных двигателей и топливной аппаратуры, как, например, поршни, тронки, втулки и т. д. Большую помощь оказывает мартийцам завод им. Дзержинского. Он успешно справился с отливкой блоков цилиндров для танкера, которые в ближайшее время будут отправлены в Одессу.

Скоростными методами в минувшем году коллектив завода Черноморского пароходства отремонтировал пароход «Генерал Черняховский», который вступил в эксплоатацию на 80 суток до срока. На Рижском заводе в нынешнем году по скоростному графику осуществлен ремонт парохода «Академик Павлов», на Канонерском заводе в прошлом году отремонтирован лихтер «Аэгна».

Все это говорит о том, что судоремонтники располагают большими возможностями для сокращения периода стоянки судов на заводах, которые до сих пор еще являются одной из основных причин, влияющих на выполнение плана морских перевозок. Достаточно сказать, что в результате стоянки судов в ремонте флот ежегодно теряет до 25 проц. всего эксплоатационного времени. Это значит, что значительная часть тоннажа не участвует в морских перевозках.

Сократить эти простои, дать морякам возможность быстрее перевозить народнохозяйственные грузы — первоочередная задача работников судоремонтной промышленности морского транспорта. Важным условием решения этой задачи является широкое внедрение скоростных методов ремонта флота. Однако они пока еще не получили у нас распространения, хотя отдельные заводы имеют в этом отношении немалый опыт. Скоростной ремонт судов имеет большое государственное значение. Применяя его, можно в два-три раза сократить стоянки судов на заводах. Чем меньше суда будут находиться в ремонте, тем выше будет провозная способность флота, тем эффективнее будут результаты работы советских моряков.

Не случайно поэтому, что на втором техническом совещании работников морского флота, состоявшемся недавно в Ленинграде, было уделено серьезное внимание обсуждению вопроса о внедрении скоростных методов ремонта судов. На этом совещании были разработаны конкретные пути сокращения времени стоянки судов в ремонте. Необходимо, чтобы судоремонтники и эксплоатационники энергично взялись за претворение в жизнь решений этого совещания.

Успех дела решает прежде всего согласованность в действиях эксплоатационников и судоремонтников. Главным условием осуществления скоростного ремонта является обеспеченность заводов технической документацией, проектами, чертежами и сметами с тем, чтобы задолго до вывода судна из эксплоатации был точно определен об'ем ремонта и согласованы все вопросы, связанные с его проведением.

Имея хорошо разработанную техническую документацию, судоремонтники смогут заранее начать подготовку необходимых деталей и материалов, предварительно продумать весь технологический процесс ремонта и правильно распределить свои силы для того, чтобы в момент прибытия судна на завод можно было сразу же быстро и организованно начать ремонт.

При составлении скоростного графика серьезное внимание должно быть обращено на то, чтобы отдельные работы на судне выполнялись не в порядке очередности, а одновременно и без задержки. А этого можно добиться лишь в результате широкого применения комплексного метода ремонта судов, опыт которого уже имеется на крупных наших предприятиях. Однако скоростной ремонт в главных управлениях министерства и на заводах все еще недооценивается. После совещания в Ленинграде пока еще не начата подготовка судов к скоростному ремонту.

Отсюда ясно, насколько важное значение приобретают создание и укрепление комплексных бригад, передача их опыта на все заводы. Только применяя передовые методы труда и передовую технологию, можно обеспечить проведение ремонта судов скоростными методами.

Скоростные методы ремонта немыслимы также без внедрения автоматической и полуавтоматической сварки, применения пористого хромирования деталей и механизации трудоемких процессов. Этим вопросам должно быть уделено основное внимание. Конструкторы и технологи проектных организаций, а также заводов обязаны найти правильные пути проведения скоростного ремонта судов, оказать предприятиям практическую помощь в этом деле. Необходимо заранее подготовить наиболее крупные детали, как, например, блоки, втулки цилиндров, поршни, а также отдельные агрегаты и механизмы, в частности, лебедки и насосы, чтобы в процессе ремонта судна их можно было быстро заменить.

Кроме того, надо своевременно составить сметную документацию и тем самым обеспечить своевременное финансирование и возможность приобретения материалов, потребных для ремонта.

Непременным условием скоростного ремонта должно быть высокое качество выполняемых работ. В этом отношении большая роль принадлежит отделам технического контроля и мастерам-контролерам в цехах. Они призваны следить за тем, чтобы каждая деталь для скоростного ремонта изготавливалась своевременно и высококачественно, не переделывалась по нескольку раз.

Внедрение скоростного ремонта налагает большую ответственность на Центральное техническое управление министерства и Главмашпром. Они призваны провести большую работу по типизации судовых механизмов и оборудования, обеспечить их выпуск по утвержденной сетке типоразмеров и не допускать изготовления механизмов в индивидуальном порядке. Серийное изготовление механизмов и оборудования является прочной гарантией успешного внедрения скоростного ремонта судов.

Министр морского флота тов. Новиков своим приказом № 401 обязал руководителей Главмашпрома обеспечить на заводах этого главка изготовление судового механического оборудования, потребного для проведения скоростного и агрегатного ремонта. Руководители Главмашпрома должны точно и своевременно выполнить этот приказ, создать заводам возможность ремонтировать суда быстро и высококачественно.

Применение скоростных методов ремонта требует также улучшения снабжения заводов сменными частями, выпуск которых обязаны широко наладить не только предприятия Главмашпрома, но и заводы Главморпрома, которые будут ремонтировать суда. Без этого нельзя рассчитывать на успешную организацию скоростного ремонта. Между тем и поныне предприятия Главмашпрома и Главморпрома далеко не справляются с планом выпуска сменных и запасных частей. Это приводит к большим простоям судов в ремонте, а следовательно задерживает ввод их в эксплоатацию. Вопросу обеспечения скоростного ремонта сменными частями должны уделить серьезное внимание и работники механико-судовых служб пароходств, а также эксплоатационных главков. Их задача — заботиться о том, чтобы до постановки судна в ремонт оно было полностью обеспечено достаточным количеством запасных частей. Поэтому руководители механико-судовых служб обязаны заранее заказать эти детали на заводах и добиться быстрейшего их изготовления.

В связи с этим необходимо отметить большую работу, проделанную на заводе им. Закавказской Федерации коллективом цеха топливной аппаратуры под руководством тов. Зенкина. Этот цех успешно освоил изготовление топливной аппаратуры для всех видов двигателей морских судов, что в значительной степени способствует внедрению скоростного ремонта судов на наших предприятиях.

Возможности для внедрения скоростного ремонта имеются на всех судоремонтных заводах морского флота. Однако на ряде заводов скоростные методы не находят поддержки. В результате, как правило, на этих предприятиях годами простаивают суда в ожидании ремонта. С этим необходимо решительно покончить. Только внедрение скоростных методов позволит судоремонтникам снизить простои судов на заводах и обеспечить быстрый ввод их в эксплоатацию.

Ремонтировать суда скоростными методами — значит разгрузить судоремонтные предприятия и тем самым сберечь миллионы рублей государственных средств. Вот почему этому вопросу должно быть уделено особое внимание. Широко внедрив скоростной ремонт, работники морского транспорта смогут улучшить техническое состояние флота, повысить его провозную способность, еще быстрее доставлять стране народнохозяйственные грузы.

Награждение моряков орденами и медалями СССР

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1950 года в связи с десятилетием образования Эстонской Советской Социалистической Республики и достигнутыми успехами в восстановлении и развитии промышленности, сельского хозяйства, науки, культуры и искусства награждена большая группа передовых людей республики. Среди награжденных — 25 работников Эстонского пароходства и портов республики.

Орденом **Трудового Красного Знамени** награждены: главный инженер Эстонского пароходства М. Г. Кебин, боцман И. П. Кибус, начальник Эстонского пароходства А. А. Самсон и инженер И. П. Ялакас.

Среди награжденных орденом **«Знак Почета»** — старший помощник капитана У. А. Лийвранд, старший механик Т. И. Лобуко, механик В. М. Кирвес и грузчик Л. П. Пылер. Медалью **«За трудовую доблесть»** награждены матрос И. А. Мадал, бригадир грузчиков Р. Я. Пиккер, машинист А. В. Коэль, капитан С. С. Чижиков. Среди награжденных медалью **«За трудовое отличие»** — кочегар Р. Ю. Воог и боцман М. Я. Мейус.

На стахановской вахте мира

400 тонн груза сверх задания

БОРТ ТЕПЛОХОДА «КРАСНОДАР». **(По радио).** За кормой нашего судна уже давно остались берега Америки, река Лаврентия с ее стремительными течениями, водоворотами и непроницаемыми туманами. Теплоход «Краснодар» прошел недавно район дрейфующих плавучих ледяных гор в северной части Атлантического океана. Мы используем попутное течение Гольфстрима, и сейчас «Краснодар» проходит за сутки на 18 миль больше, чем это предусмотрено планом.

Экипаж несет стахановскую вахту мира. Матросы тт. Терляхин, Концевиченко, Буслаев и Татаринов, соревнуясь с лучшими производственниками машинной команды тт. Борисенко, Коваль, Быковым, Руденко и Люльченко, выполняют задания на 172—175 проц.

По-стахановски трудятся отличные судовые вахты старшего помощника капитана тов. Кротова и второго механика тов. Чудного.

Сейчас экипаж теплохода «Краснодар» сэкономил немало эксплоатационного времени. Судно идет впереди графика. За последнее время моряки нашего теплохода перевезли сверх плана 400 тонн груза.

В часы досуга у нас состоялось несколько вечеров художественной самодеятельности. С большим интересом моряки участвовали в шахматно-шашечном турнире. Экипаж регулярно смотрит лучшие советские кинофильмы, слушает беседы и лекции на различные общественно-политические темы. На теплоходе «Краснодар» были проведены литературные вечера, посвященные произведениям советских писателей.

Капитан В. БЕРНАЧУК.

Выполнен план перевозок

БОРТ ПАРОХОДА «ГОРНЯК». **(По радио).** 9 августа экипаж судна завершил годовой план перевозок по тоннам на [illegible] проц., по тонно-милям на 102 проц. Досрочное выполнение годового плана явилось результатом самоотверженного и упорного труда всего экипажа.

Долгое время пароход «Горняк» считался одним из отстающих судов Азовского пароходства. План перевозок грузов не выполнялся. Начиная с мая, в работе экипажа произошел перелом. На судне разгорелось социалистическое соревнование, наладилась техническая учеба. Это не замедлило сказаться на трудовых результатах — уже в июне команда выполнила план на 108 проц. В июле экипаж парохода стал на стахановскую вахту мира и выполнил план на 121 проц. Недавно команда успешно провела две котлочистки, закончив их раньше срока.

Досрочному завершению годового плана перевозок способствовала примерная работа судовых механиков тт. Кононова, Власова, Берегова, машинистов тт. Фоменко, Торорощенко, кочегаров тт. Шульга, Струкова, Лобусь, а также помощника капитана тов. Белоусова, радиста тов. Бабарыкина, боцмана тов. Чечулина и матросов тт. Шорина, Бриленко, Власова.

Капитан Д. ОРЕХОВ.

С утроенной энергией

РИГА. **(Наш корр.).** Экипажи буксирных судов Рижского портового флота несут стахановскую вахту мира. Экипаж буксира «Лачплесис» выполняет суточное задание на 307 проц. Два суточных плана дают команды буксиров «Альфа» и «Аустра». По-стахановски трудится также команда водолазного бота. Старшина водолазов тов. Трушин, награжденный в связи с десятилетием Советской Латвии медалью «За трудовое отличие» и значком «Почетному работнику морского флота», отлично выполняет в порту подводно-технические работы.

Вдохновенный труд моряков проникнут стремлением еще больше укрепить могущество нашей великой Родины — верного стража мира и безопасности народов.

ТРУДОВОЙ ПОД'ЕМ

ХОЛМСК. **(Наш корр.).** Подписав Стокгольмское Воззвание, стахановцы ремонтного цеха Холмского порта дали слово выполнить в этом году два производственных задания, умножить стахановские достижения коллектива.

Слово не расходится с делом. Слесарь тов. Штенберг в июле завершил годовой план. 80 проц. продукции он сдал с оценкой «отлично». Таких же результатов добились кузнец тов. Минута, слесари тт. Исаев, Простаков и Силаев. Они уже начали работать в счет 1951 года.

СОРЕВНОВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ

Экипаж парохода «Советская Буковина» взял обязательство работать только по-стахановски. Образцово несут вахту старший рулевой тов. Дегтяренко, матросы тт. Мантуло и Слуянов, машинист тов. Лавриченко, кочегар тов. Болтов. Неустанно трудится, приводя в порядок судовое хозяйство, боцман тов. Бабушкин.

Хорошие результаты дал технический осмотр судна. Коллектив парохода и в дальнейшем обязался содержать свое судно в отличном состоянии и вызвал на социалистическое соревнование экипаж теплохода «Капелла».

М. КУЗНЕЦОВ

ДОСТИЖЕНИЯ ДНОУГЛУБИТЕЛЕЙ

Моряки-дноуглубители рейдового технического флота стали на стахановскую вахту мира. Хороших трудовых успехов добился экипаж ордена Трудового Красного Знамени землесоса «Сормово». Моряки этого судна июльский план дноуглубительных работ выполнили досрочно и сверх задания подняли со дна канала 107 тысяч кубометров грунта.

Новых успехов добивается также экипаж земкаравана «Волго-Каспийская № 5». Его коллектив в июле выполнил план дноуглубительных работ на 111,6 проц.

С. КУРЫЛЕВ.

ДЕЛО ЧЕСТИ

ОДЕССА. **(Наш корр.).** Подписываясь под Стокгольмским Воззванием, моряки парохода «Караганда» решили закончить план перевозок третьего квартала к первому сентября и за счет сэкономленных 720 часов перевезти дополнительно 26 тысяч тонн груза.

Это слово коллектив моряков парохода «Караганда» держит с честью. Квартальный план перевозок уже выполнен на 74 проц.

В счет третьей годовой нормы

ЛЕНИНГРАД. **(Наш корр.).** Сообщение Советского Комитета защиты мира об итогах кампании по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием вызвало новый трудовой под'ем среди ленинградских портовиков. Все шире развертывается социалистическое соревнование стахановских вахт мира. Большого трудового успеха достиг стахановец-крановщик Андрей Борисов. На-днях он заканчивает выполнение третьей годовой нормы. Ежедневная выработка передового механизатора — 180—200 проц. нормы.

— Для нас, советских людей, нет большей радости и удовлетворения, чем работа на благо любимой Родины, — заявил тов. Борисов. — Пусть беснуются американские поджигатели новой войны — все их старания напрасны. Мы хотим мира, и мы сорвем подлые замыслы атомщиков!

В счет третьей годовой нормы работают сейчас стахановцы-крановщики Асадулла Бикучев, Николай Герасимов, Петр Карогодин, Антон Колесниченко. Вторую годовую норму выполняют Иван Лилево, Василий Васильев, Дмитрий Шишулин и другие.

Можно привести немало примеров самоотверженного труда ленинградских механизаторов и грузчиков. На 6 часов раньше срока был недавно разгружен портовиками пароход «Жан Жорес». Около суток эксплоатационного времени сэкономил коллектив Лесного мола на разгрузке большого каравана барж.

Водители автопогрузчиков принимают механизмы на социалистическую сохранность. Звену комсомольца Александра Баркова присуждено звание «Звено отличного качества». Механизмы, принятые этой бригадой на социалистическую сохранность, находятся в образцовом техническом состоянии. Звено Александра Баркова ежедневно выполняет по полторы-две нормы.

Досрочно завершили рейс

БОРТ ТЕПЛОХОДА «КРЕМЛЬ». **(По радио).** Экипаж нашего танкера досрочно выполнил план перевозок последнего дальнего рейса. Моряки успешно работали в сложных навигационных условиях, добились отличных производственных показателей.

Первенство в социалистическом соревновании держат отличные судовые вахты второго помощника капитана тов. Мажара и второго механика тов. Хатьяна. Наши стахановцы — матросы тт. Пелих, Толок, Иванов, Олейников, Жежеря, мотористы тт. Маринин, Шалинский, Васильев, Ткаченко, боцман тов. Терещенко, помповый машинист тов. Васечкин и другие моряки с большим под'емом несут стахановскую вахту мира.

Находясь в дальнем плавании, регулярно слушаем радиопередачи из Москвы, Одессы и Владивостока. Радиооператоры тт. Лавринович и Дубинский быстро и четко поддерживают прямую радиосвязь с советскими портами. На судне провели два шахматных турнира. Первенство завоевали радиооператор тов. Лавринович и моторист тов. Дударев.

Сейчас экипаж теплохода «Кремль» обязался досрочно завершить новый рейс.

С. БУРЛАКИН,
первый помощник капитана.



Стахановец парохода **«Псков»** плотник **С. Петухов.** Его имя занесено на доску почета Балтийского пароходства.

Фото Е. Россинского.

Производственные успехи молодежи

Славно трудится молодежь Одесского порта.

Став на стахановскую вахту мира, комсомольцы и молодежь нашего порта выполняют и перевыполняют сменные нормы. Так, комсомольско-молодежная бригада комсомольца тов. Маленко на третьем участке выполняет сменные задания на 120—140 проц. Комсомольская бригада тов. Сытник на первом участке также хорошо работает. Эта бригада нередко дает около двух норм. Перевыполняют сменные задания крановщик комсомолец тов. Тененбаев, комсомольцы водители электроштабелеукладчиков тт. Яворский, Кемзин, Станкевич, Разяева и другие.

На любви к труду воспитывается молодежь порта. За четыре года послевоенной сталинской пятилетки комсомольцы механических мастерских тт. Андронов, Васильев, Мацарат, Николаев выполнили по пять годовых норм. Комсомолец тов. Шаповалов дал шесть годовых норм. Автогенщик — секретарь комсомольской организации этих мастерских тов. Тарасов за три года работы в порту выполнил семь годовых норм, а молодой рабочий строительной конторы тов. Антошкин — шесть годовых норм.

Почетное звание «Бригада отличного качества» завоевала на третьем участке комсомольско-молодежная бригада тов. Маленко. За четыре года эта бригада выполнила пять годовых норм.

Молодые рабочие настойчиво добиваются повышения своей квалификации. Значительная группа молодежи занимается на курсах по повышению технических знаний, в вечерней школе рабочей молодежи, техникумах, вузах.

Комсомольская организация Одесского порта под руководством партийного бюро порта систематически ведет работу по коммунистическому воспитанию молодежи. Для молодежи читаются в портовом клубе лекции, организуются доклады. Комсомольцы-агитаторы тт. Зубач, Савова, Креппер, Кап и другие проводят среди молодых рабочих беседы, знакомят их с важнейшими событиями внутри страны и за рубежом.

В. КОДРА.

По Советской стране

Вечер, посвященный Корее

14 августа в Москве в Большом зале консерватории состоялся литературный вечер «Советские писатели — Корейской народно-демократической республике». Вечер организовал Союз советских писателей в ознаменование пятилетней годовщины со дня освобождения частями Советской Армии Кореи от 40-летнего ига японских захватчиков.

Вечер открыл заместитель генерального секретаря Союза советских писателей СССР А. А. Сурков. С большой речью выступил Чрезвычайный и Полномочный посол Корейской народно-демократической республики Дю Ен Ха. Корейский писатель Пак Чон Сик от имени писателей Кореи приветствовал собравшихся. На вечере выступили также советские писатели и поэты: В. Ажаев, В. Инбер, С. Кирсанов, А. Жаров и др.

Представители корейского искусства — актеры и певцы — исполнили стихи и песни на родном языке.

ПЕРЕДОВАЯ ШАХТА

ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ (ТАСС). Среди угольных предприятий Кузбасса шахта имени Кирова по праву считается одной из лучших.

55 эшелонов топлива, выданного сверх плана, — таковы итоги работы коллектива шахты имени Кирова за семь месяцев и десять дней. Решающее значение в достижении этих успехов имела механизация процессов добычи угля.

С большим под'емом трудятся шахтеры в дни вахты мира. Только за первую декаду августа коллектив шахты имени Кирова выдал на гора более двух эшелонов сверхпланового топлива.



Жилой дом, восстановленный в этом году в Ждановском порту. Здесь живут механизаторы, грузчики и другие работники порта.

Фото П. Капкеля.

Соревнования по морскому моделизму

В Москве на водной станции «Динамо» проходят вторые всесоюзные соревнования Досфлота по морскому моделизму. В них принимают участие команды Москвы, Ленинграда, Украины, Азербайджана, Грузии, Эстонии, ряда союзных республик, краев и областей. Участники соревнований представили свыше 450 плавающих моделей различных кораблей. Среди них — линкоры, крейсеры, эсминцы, подводные лодки, торпедные катеры, транспортные и спортивные суда.

Несмотря на дождь и ветер, затрудняющие испытания моделей, достигнуты хорошие результаты. Модель линкора, изготовленная куйбышевцем тов. Перебайловым, прошла 50 метров за 1 мин. 15 сек. Модель авианосца, построенная курсантом мореходного училища тов. Михайловским (Эстония), показала лучшую устойчивость на курсе и отличную скорость. Она прошла 50 метров за 1 мин. 06 сек.

Досфлотовцы Ленинграда — победители прошлогодних соревнований — представили 49 моделей всех классов военных кораблей, торговых судов, яхт.

Летний отдых молодых рабочих

В лучших здравницах страны проводят отпуск тысячи учащихся учебных заведений трудовых резервов. Большая группа молодежи отдыхает в санатории Министерства трудовых резервов в Нальчике. Здесь проводят лето будущие рабочие Урала, Украины, Белоруссии, Ленинградской и других областей. На Южном берегу Крыма и Черноморском побережье отдыхает сейчас молодежь из училищ трудовых резервов Москвы, Тамбова, Горького, Марийской АССР. Со всех концов страны в санатории и дома отдыха Грузии, Одессы, Кисловодска, Ессентуков с'ехались юноши и девушки—учащиеся учебных заведений трудовых резервов.

Хорошо проводят лето учащиеся специальных ремесленных сельскохозяйственных училищ трудовых резервов. Для них в лучших и живописных уголках страны созданы летние лагери, где молодежь отдыхает в течение двух месяцев.

(ТАСС).

САД НА БЕРЕГУ КАСПИЯ

ГУРЬЕВ. (ТАСС). Неподалеку от Гурьева берег Каспия был пустынным. Теперь здесь растет большой фруктовый сад. Его посадили четыре года назад работники Урало-Каспийского рыбтреста. За садом ухаживал агроном-мичуринец Чернохаев. Он посадил сотни кустов винограда, крыжовника, смородины, много яблонь, груш, слив, вишен.

Нынче сад дал первый богатый урожай. В магазины рыбаков поступили десятки тонн ранних яблок. Скоро созреет виноград.

Рядом с садом заложен питомник, где выращиваются десятки тысяч саженцев и большое количество виноградных чубуков.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ОРГАНИЗОВАННО ВСТРЕТИТЬ УЧЕБНЫЙ ГОД В СЕТИ ПАРТИЙНОГО ПРОСВЕЩЕНИЯ

В полной готовности

На теплоходе «Мичурин» в прошлом году работали кружок по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», политшкола и комсомольский кружок по изучению Устава ВЛКСМ и Конституции СССР. Кроме того, восемь человек самостоятельно изучали историю партии и отдельные произведения классиков марксизма-ленинизма.

В комсомольском кружке занимались девять комсомольцев. Руководителем этого кружка был четвертый механик, член ВКП(б) тов. Шлыков. Под его руководством комсомольцы полностью усвоили программный материал. В новом учебном году слушатели этого кружка будут заниматься в политшколе. Сейчас тов. Шлыков учится на месячном семинаре пропагандистов при политотделе, а с осени начнет руководить политшколой.

Политшколой, в которой занимались три коммуниста, шесть комсомольцев и трое беспартийных, руководил старший механик, секретарь парторганизации тов. Каменецкий. Проводившиеся им занятия проходили оживленно, при полной явке всех слушателей. С товарищами, которые во время занятий находились на вахте, тов. Каменецкий занимался дополнительно. В истекшем учебном году политшкола закончила семь тем программы и с 1 октября продолжит занятия.

Более подготовленные коммунисты и комсомольцы в количестве 13 человек занимались в руководимом мною кружке по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Кружок изучил семь глав и с начала нового учебного года продолжит свои занятия. В настоящее время я учусь на месячном семинаре повышения квалификации пропагандистов при политотделе. Учеба даст мне возможность повысить качество занятий кружка.

На нашем теплоходе устранена текучесть кадров. Это обстоятельство позволило партийной организации хорошо наладить работу кружков партийного просвещения. В политическую учебу вовлечен весь экипаж. Летний перерыв мы используем так, чтобы все кадровые моряки побывали в отпуску до начала учебного года.

После того, как закончились занятия в системе партийного просвещения, парторганизация разработала план проведения лекций и докладов на политические и научные темы. Лекции систематически читались в каникулярное время. К чтению лекций был привлечен и начальствующий состав теплохода. Так, например, тов. Каменецкий прочитал лекцию «Великий преобразователь природы Иван Владимирович Мичурин». Счетный работник судна коммунист тов. Ивасишин сделал доклад на тему «Советский патриотизм и борьба с буржуазным космополитизмом». Капитан теплохода тов. Соловьев готовит лекцию «О великой победе китайской революции».

Открытое партийное собрание, на котором мы подводили итоги работы сети партийного просвещения, рекомендовало всем слушателям в течение летнего перерыва прочитать ряд художественных произведений. В рекомендательный список нами были включены отдельные произведения Некрасова, Тургенева, Максима Горького, Льва Толстого и ряд произведений советских писателей.

Первого октября коллектив теплохода организованно начнет новый учебный год. Все подготовительные мероприятия проведены.

Д. ЕВТИХЕВИЧ,
первый помощник капитана теплохода «Мичурин»

Положились на самотек

Итоги прошлого учебного года в сети партийного просвещения на судах Касптанкера были далеко не утешительны. Из 35 судовых политшкол 12 распались в процессе учебы. На четырех судах — «А. Толстой», «А. Джапаридзе», «Калинин», «Бугуруслан» политическая учеба не была налажена. Плохо работали на судах кружки по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Почти треть из них прекратила свое существование вскоре после их организации.

Неудовлетворительная учеба в сети партийного просвещения пароходства об'ясняется, главным образом, слабой подготовкой к учебному году, неправильным подбором пропагандистских кадров, отсутствием систематического и действенного контроля за ходом политучебы.

Казалось бы, что партийные организации и вновь созданный политотдел Касптанкера учтут эти ошибки и сделают все для того, чтобы своевременно начать подготовку к предстоящему учебному году. Однако в политотделе о политической учебе моряков, повидимому, по-настоящему не думают. Здесь даже еще не составили плана подготовки к новому учебному году в системе партийного просвещения. Не имея конкретных указаний от политотдела, судовые парторганизации ничего не предпринимают по своей инициативе. Старший помощник капитана танкера «Берия» коммунист тов. Попов, например, так об'ясняет пассивность судовой парторганизации в этом вопросе:

— Мы не имеем пока никаких распоряжений о проведении подготовки к новому учебному году в сети партийного просвещения. Вот когда скажут, пришлют план работы, тогда и начнем.

Никакой подготовки не ведет и парткабинет Касптанкера. Заведующая парткабинетом тов. Глуховская так и заявляет:

— В этом отношении мы еще ничего не делаем — заняты текущими делами и ремонтом помещения парткабинета.

Дело политической учебы коммунистов-моряков предали самотеку и в Каспфлоте. Правда, если верить начальнику сектора агитации и пропаганды политотдела пароходства тов. Арутюняну, то дела идут совсем гладко. Он оптимистически заявляет: подготовка к учебным занятиям проходит успешно.

Но это лишь голое заверение. В политотделе только много говорят о подготовке. Здесь «готовят» специальный приказ, «заготавливают» необходимую литературу, «намечают» провести семинар пропагандистов. Однако практически ничего не делается.

Политическая учеба коммунистов-моряков — одна из важнейших задач партийных организаций. Политотделы Касптанкера и Каспфлота должны отказаться от благодушия в этом важном вопросе. Задача состоит в том, чтобы новый учебный год на судах Каспия был встречен организованно, во всеоружии.

Л. ТИМОШЕНКО.

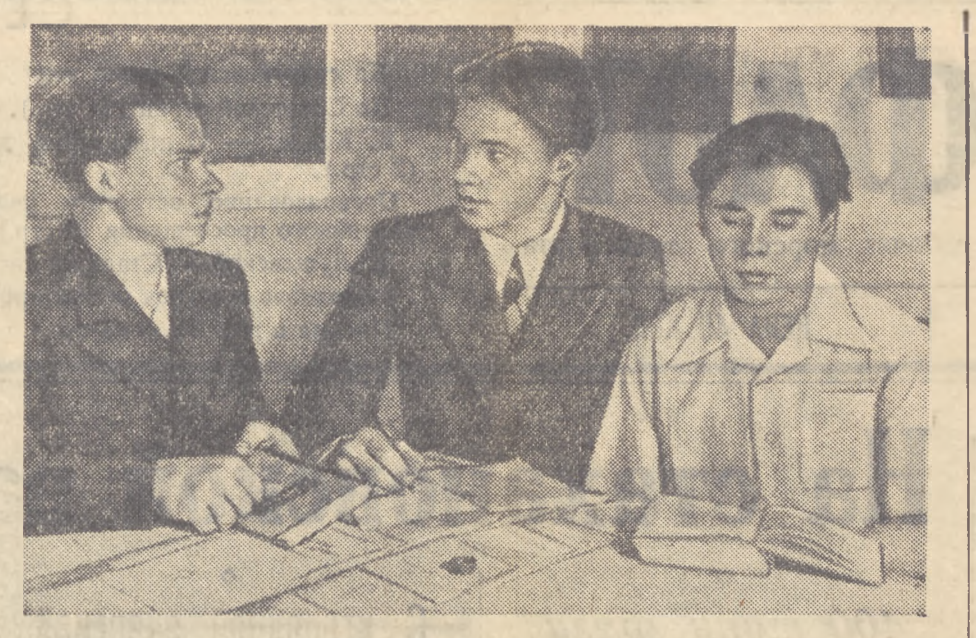
Учеба пропагандистов

ЛЕНИНГРАД. (Наш корр.). Политотдел Балтийского пароходства начал подготовку к предстоящему учебному году в сети партийного просвещения. Большое внимание уделяется пропагандистским кадрам.

Скомплектовано и отправляется на суда 70 библиотечек для пропагандистов.

На-днях начали работать организованные политотделом месячные курсы для пропагандистов. На курсах занимаются судовой врач парохода «Аскольд» тов. Вуколов, первый помощник капитана парохода «Петрозаводск» тов. Рогов, механик тов. Леонтьев и многие другие пропагандисты. Для чтения лекций привлечены квалифицированные силы лекторского бюро Ленинградского отделения Всесоюзного общества по распространению политических и научных знаний.

Значительная группа пропагандистов пароходства недавно окончила месячные курсы, организованные Ленинградским обкомом ВКП(б).



На пароходе «Генерал Баграмян» имеется судовая библиотека, которой заведует кочегар А. Пахомов. По его инициативе регулярно проводятся чтения отрывков из произведений советских писателей, получивших Сталинскую премию. На снимке—в судовой библиотеке парохода «Генерал Баграмян» (слева направо): третий механик Н. Муницын, заведующий библиотекой кочегар А. Пахомов и кочегар Н. Акимов.

Фото Е. Россинского.

О повышении живучести танкеров

Основоположником теории живучести и непотопляемости кораблей является прославленный русский флотоводец адмирал С. О. Макаров. По инициативе Макарова впервые на флоте был применен пластырь для заделки пробоин в корпусе судна, а также произведено оборудование кораблей специальными водоотливными и осушительными системами с установкой мощных водоотливных насосов. Эти мероприятия намного увеличили непотопляемость кораблей.

Наличие на судне пластыря, а также специального осушительного насоса является в настоящее время обязательным.

Однако пластырь не может полностью устранить водотечность в корпусе, и подводка его в районе машинного отделения на танкерах является весьма затруднительной и малоэффективной операцией. Следовательно, в случае пробоины в корпусе танкера возникает необходимость быстро откачивать воду, просачивающуюся через неплотно прилегающий пластырь, расстроенные швы наружной обшивки.

Чтобы завести пластырь под пробоину, требуется определенное время. Естественно, что специально предназначенный для осушения насос весьма малой производительности не сможет обеспечить откачку воды из отсека и тем самым дать возможность выиграть время для подведения пластыря. Необходимо также подключить все водоотливные средства на судне для осушения отсека.

Уязвимыми местами танкера являются сухогрузный трюм и машинно-котельное отделение. Достаточно затопить одно из этих отделений, чтобы судно потеряло плавучесть.

Рассмотрим насосную установку одного из наших крупнотоннажных танкеров. В машинном отделении имеется осушительный насос производительностью 50 тонн воды в час. Другой такой же насос имеется в носовом насосном отделении. В то же время в машинном отделении находятся два насоса охлаждения главных двигателей производительностью 400 тонн в час, три пожарных насоса производительностью 270 тонн в час и другие, которые могут быть использованы в целях осушения машинного отделения. Общая производительность всех этих насосов составляет 900 тонн воды в час, что в 18 раз превышает производительность осушительного насоса. В носовом отделении танкера установлены пожарный насос, а также пожарный насос с автономным первичным двигателем-дизелем. Общая производительность этих насосов составляет 260 тонн в час, что в пять раз превышает производительность осушительного насоса. Для осушения машинного отделения и сухогрузного трюма также могут быть подключены и грузовые насосы общей производительностью в 900 тонн в час.

Таким образом, общая производительность отливных средств может в среднем в 35 раз превысить установленную в настоящее время.

Приведенное сравнение наглядно показывает, каким мощным резервом водоотливных средств располагает танкер, но этот резерв не используется. При этом надо обратить внимание на то, что на большинстве наших танкеров имеются генераторы, питающие электроэнергией грузовые насосы. Дизельгенераторы находятся на уровне верхних машинных решеток и могут снабжать энергией грузовые насосы при выкачке воды из машинного отделения даже тогда, когда большая часть машинного отделения будет находиться в воде. Еще в более благоприятных в этом отношении условиях находятся танкеры, у которых грузовые насосы паровые, ибо котлы, питающие их паром, расположены на уровне палубы летних танков. Следовательно, грузовые насосы могут работать и тогда, когда машинное отделение будет полностью затоплено. Это имеет большое значение в борьбе за живучесть танкеров.

Один из проектов повышения живучести судов предусматривает обеспечение непотопляемости танкера при затоплении машинного отделения или сухогрузного трюма. Однако у танкеров по этому проекту остается минимальный запас плавучести, и при длительном нахождении в таком положении в неблагоприятных метеорологических условиях судно все же может затонуть. В то же время, имея возможность откачать из машинного отделения воду грузовыми насосами, экипаж может спасти судно, подвести пластырь в район пробоины и привести танкер в порт.

Нам могут возразить, что использование грузовых насосов в качестве осушительных может оказаться небезопасным в пожарном отношении. Но эти возражения лишены оснований, ибо мы предлагаем использование их исключительно в аварийных случаях.

Еще один важный вопрос. На всех танкерах необходимо установить надежные, невозвратно-запорные клапаны, а в необходимых случаях и дублирующие запорные клапаны или клинкеты как в машинном отделении, так и в коффердаме. Это полностью предотвратит возможность попадания воды и паров нефтепродуктов в машинное отделение.

Устройство аварийных осушительных храпков ко всем отмеченным выше насосам повысит живучесть наших танкеров.

К. КЕПИНГ,
начальник проектно-конструкторского бюро пароходства Совтанкер.

Образцово и в срок ремонтировать суда

В обстановке безответственности

22 июля пароход «А. Суворов» потерпел аварию: в штилевую погоду при нормальных оборотах вместе с концом вала отлетел гребной винт. Рейсовое задание было сорвано. Судно шло в порт Архангельск, но авария вынудила экипаж поставить пароход к причалу первого района Мурманского порта.

Механико-судовая служба Мурманского пароходства вначале предполагала, что замена винта займет не более пяти суток, но получилось не так. Между пароходством и Главсевзапфлотом завязался обмен радиограммами о замене гребного винта.

Шло время. Через две недели гребной винт вместе с валом был доставлен на борт парохода «А. Суворов». Теперь требовалось его поставить на место. Это можно было сделать только с помощью плавучего крана, который был вызван к борту парохода. Перед командой плавкрана была поставлена задача перенести гребной винт с палубы судна на плотик, который находился у носа парохода. Однако команда крана к этому делу отнеслась несерьезно. Операция по переброске винта на плотик не была как следует продумана. Боцман плавкрана Семенов отдал распоряжение гребной винт весом больше чем в 13 тонн стропить старым, недоброкачественным стропом. В результате при спуске винта на палубу на высоте шести метров строп оборвался.

Винт упал на палубу крана. От падения винта на палубе образовалась громадная пробоина. Кроме того, были нанесены значительные повреждения винту. Лопнул фланец лопасти, оборвались все шпильки крепления лопасти, оказались погнутыми и концы остальных трех лопастей винта. Это намного удлинило стоянку «А. Суворова» в порту.

Неподалеку от этого парохода у причала второго района Мурманского порта с 25 июля ремонтируется пароход «Кама». Третий раз в этом году «Каму» руководители пароходства выводят из эксплоатации и ставят в ремонт. Причиной вывода из эксплоатации «Камы» и на этот раз является нарушение личным составом судна Правил технической эксплоатации. По вине судовых механиков поверхность золотника среднего давления в главной машине оказалась с большими задирами. Новая авария парохода «Кама» — результат того, что механико-судовая служба, так же как и отдел кадров Мурманского пароходства, мало заботится о повышении квалификации людей, которые обслуживают машинно-котельные установки. Больше того, отдел кадров (начальник тов. Серегин) ввел порочную практику часто переводить людей с одного судна на другое. Так, например, на пароходе «Кама» в этом году дважды менялся экипаж.

Перевод людей с одного судна на другое порождает безответственность. В этом можно убедиться на примере «Камы», где главная машина, котлы и вспомогательные механизмы находятся в крайне запущенном состоянии. Можно ли серьезно говорить о нормальной технической эксплоатации судовой машины, если золотник среднего давления вышел из строя потому, что он не смазывался? По этой же причине был расплавлен и шестой рамовый подшипник.

Вывод из строя судов серьезно повлиял на выполнение июльского плана перевозок. Мурманское пароходство оказалось в большом долгу перед государством.

Для того, чтобы исправить создавшееся положение, необходимо немедленное вмешательство Главсевзапфлота в работу Мурманского пароходства.

И. СВИСТУНОВ.

МУРМАНСК. (Наш корр.).

Ремонтные ведомости поступают с опозданием

Перед Бакинским судоремонтным заводом Каспфлота поставлены в нынешнем году серьезные задачи, решение которых зависит не только от слаженной работы самого коллектива, но и от своевременной доставки необходимых материалов. Однако заявки завода на материалы выполняются плохо. Нам приходится самим изыскивать их на месте. Но основным тормозом в нашей работе по судоремонту является не это. Ремонтные ведомости механико-судовая служба Каспфлота, как правило, должна представлять заводу на котлочистку судов за 10 дней, на текущий ремонт — за один месяц вперед. Это позволило бы заводу своевременно производить калькуляцию ведомостей, а также заранее заготовить необходимый материал.

Но получается далеко не так. Например, теплоход «Чорох» по графику должен был стать на ремонт 13 июля, а стал 14 июля, и в тот же день были представлены ремонтные ведомости. Пароход «Молодец» стал на ремонт вне графика, а ведомости были пред'явлены заводу в день прибытия судна на завод.

Работники нашего завода не раз просили руководителей механико-судовой службы Каспфлота своевременно представлять хорошо составленные ремонтные ведомости, но положение дела и по сей день не изменилось.

Спрашивается, заинтересованы ли руководители механико-судовой службы в скорейшем и высококачественном ремонте судов?

Пора навести порядок в работе механико-судовой службы Каспфлота, больше пред'являть требовательности к механикам, готовящим суда к ремонту, а также и к групповым инженерам механико-судовой службы пароходства.

И. ЛАЗУТКИН,
прораб бакинского завода Каспфлота.

Работы на судне приостановлены

В декабре прошлого года пароход «Военмор» ошвартовался у причала завода им. Парижской Коммуны на аварийно-текущий ремонт. Правда, за это время на судне закончены трудоемкие работы, например, сменено около 60 листов в подводной части корпуса, поставлены новые гребные винты, но на этом ремонт приостановлен.

Руководители завода ссылаются на то, что нехватает людей для широкого развертывания ремонта парохода, но эти ссылки неосновательны. Основной причиной является отсутствие оперативности и плановости в работе завода.

Непонятно также отношение к ремонту парохода «Военмор» и руководителей пароходства Каспганкер. Возникает вопрос, кто же будет отвечать за непроизводительный простой парохода «Военмор» и других судов, которые стоят на заводах.

Моряки парохода «Военмор» надеются, что Министерство морского флота разберется в этих делах и поможет быстрее закончить ремонт парохода.

Е. ШМЕЛЕВ,
секретарь парторганизации парохода «Военмор».

На пароходе „Восток“

БОРТ ПАРОХОДА «ВОСТОК». (По радио). Экипаж парохода «Восток» с большим трудовым под'емом несет стахановскую вахту мира. Судну предстоял срочный ремонт. Ремонт решено было провести своими силами. Особенно отличились в этом деле четвертый механик тов. Ананьев, электрик тов. Сафронов и другие моряки. Они более суток не прекращали работу и обеспечили своевременный выход судна в рейс.

СТАРШИЙ ДИСПЕТЧЕР

Сквозь открытое окно врывается прохлада летнего вечера. Тишина небольшой комнаты время от времени нарушается звонком телефона. Тогда человек, сидящий у окна, четко и коротко отвечает на запросы, делает пометки в своем блокноте.

Это старший диспетчер Латвийского пароходства тов. Семашко — опытный руководитель движения флота. Тов. Семашко ведет строгий учет каждого часа эксплоатационного времени, предотвращает непроизводительные простои судов. В его кабинете, связанном множеством незримых нитей и с пароходами, бороздящими воды морей, и с портами, где стоят на разгрузке суда, непрестанно идет напряженная работа.

Кипучая жизнь флота ежедневно ставит перед диспетчером множество самых различных вопросов, которые он в большинстве случаев должен решать оперативно. В этой трудной работе нет готовых формул, не может быть заранее подготовленных решений. Здесь все зависит от опытности диспетчера, от его умения предвидеть, как будет развертываться выполнение каждого рейсового задания, как заблаговременно предупредить возможные задержки.

Именно эти качества воспитал в себе старший диспетчер т. Семашко. Он хорошо изучил специфику судов, знает условия их плавания, детально знаком с техническими возможностями портов Балтики и Севера. Имея всегда ясное представление, как проходит выполнение очередного рейса каждым пароходом, старший диспетчер своевременно дает капитанам точные, продуманные указания, не нуждающиеся ни в каких пояснениях.

Метод работы тов. Семашко содержит в себе много поучительного и заслуживает того, чтобы рассказать о нем поподробнее.

— Как ни многогранна диспетчерская работа, — говорит он, — но главное звено в ней, на мой взгляд, — отличная связь. И дело тут, конечно, не только в том, чтобы безукоризненно работал радиоцентр, четко действовала телефонная связь,—они обычно меня не лимитируют — а в том, чтобы самому во-время нащупывать нити связи с судами, портами, диспетчерскими службами пароходств. Иными словами, хорошую связь нужно организовать, ею нужно уметь пользоваться, и тогда диспетчер имеет возможность активно влиять на ход событий, добиваться наилучшего использования провозной способности флота.

Молодым диспетчерам достаточно несколько дней проработать бок о бок с тов. Семашко, и для них становится ясным, в чем секрет всесторонней осведомленности старшего диспетчера, как ему удается получить всю необходимую информацию. Распределяя свое время с точностью до минуты, тов. Семашко постоянно держит в поле зрения все суда, вдумчиво анализирует их эксплоатационную деятельность. Когда старший диспетчер на время отлучается из своего рабочего кабинета, чтобы лично ознакомиться с обстановкой в порту или на местном судоремонтном заводе, он и здесь выкраивает минуту-другую, чтобы позвонить в диспетчерскую, узнать, какие получены с судов радиограммы. Тесная связь с флотом не прерывается ни днем ни ночью, и в этом — сила старшего диспетчера.

Человек беспокойного характера, тов. Семашко постоянно ищет новых путей в эксплоатационной работе, стремится вскрывать и использовать дополнительные возможности судов для досрочного выполнения ими плана перевозок. Старший диспетчер живо интересуется ходом социалистического соревнования экипажей, изучает обязательства моряков и в своей повседневной работе стремится содействовать успешной работе судовых команд.

Пароход «Академик Павлов» в недавнем прошлом нередко терял время на бункеровке. Судно работает на жидком топливе, и не в каждом порту можно получить ему бункер. Случалось, что пароход, успешно завершив рейс, не обеспечивался топливом в процессе грузовых операций, а должен был итти для бункеровки в другой порт.

Старший диспетчер и другие работники службы эксплоатации обратили на это самое пристальное внимание. Они ясно сознавали, что потеря пароходом «Академик Павлов» хотя бы одного часа эксплоатационного времени наносит ущерб флоту. Нужно было во что бы то ни стало покончить с этим ненормальным явлением. Но как?

После всестороннего обсуждения этого вопроса был предложен такой вариант работы судна, при котором открывалась возможность бункеровать пароход сразу на два перехода, без непроизводительной потери времени. С тех пор как «Академик Павлов» обслуживает регулярную линию, эксплоатационные показатели его экипажа неуклонно улучшаются.

Оперативно руководя движением флота, старший диспетчер стремится предвидеть трудности, которые могут встретиться морякам, и немедленно принимает меры, чтобы эти трудности не отразились на выполнении рейсового задания. Его одинаково интересует не только сегодняшний день судовой команды, но и день завтрашний, не только судьба этого рейсового задания, но и следующего, и всех остальных до конца месяца.

Если, к примеру, пароходу запланирован рейс в Калининград, то старший диспетчер заранее подсчитает, когда судно отправится в этот рейс. Отход судна в рейс он планирует так, чтобы пароход в светлое время суток успел пройти канал, чтобы он точно по графику встал под разгрузку.

Зимой, когда незамерзающие прибалтийские порты работают особенно напряженно, старший диспетчер заблаговременно устанавливает связь с диспетчерскими службами портов, информирует их о предстоящем подходе судна и характере груза. Портовики заранее готовят причал, механизмы, разрабатывают технологическую карту разгрузки. Не довольствуясь этим, тов. Семашко непосредственно перед заходом судна в порт еще раз проверяет, все ли там готово к его встрече.

В диспетчерском руководстве нет мелочей, все важно и значительно. Непроизводительный простой того или иного судна может явиться результатом не только прямой ошибки работника службы эксплоатации, но и небольшого его промаха. Поэтому старший диспетчер глубоко вникает во все детали работы флота. Самым тщательным образом вносит он в свои записи каждую мелочь. Если спросить его, что он должен будет сделать в течение ближайшего часа сегодняшнего дня, он с исчерпывающей полнотой расскажет и об этом.

Оперативность старшего диспетчера, его умение четко, со знанием дела руководить движением флота можно проиллюстрировать таким примером. Недавно в Рижский порт прибыл из очередного рейса буксирный пароход «Помор». Хотя экипажу нужно было пополнить запасы продовольствия, взять в бункер уголь, получить зарплату, стоянка судна в порту продолжалась всего три часа, но команда все успела сделать. В этом прежде всего была заслуга тов. Семашко. Стремясь обеспечить отличное обслуживание судна и досрочный выход его в новый рейс, диспетчер заблаговременно поставил в известность порт о времени подхода «Помора» к причалу, о количестве необходимого ему бункерного угля. В отдел снабжения была подана заявка на смазочное масло, и его доставили на причал к приходу судна. Учитывая, что экипажу буксира нужно получить продовольствие, а ночью морякам, возможно, не удастся дозвониться на базу Торгмортранса, тов. Семашко добился, чтобы продукты для «Помора» приготовили заблаговременно и доставили на судно, как только оно встанет под бункеровку.

Или вот другой пример. В прошлом году между портами Прибалтики совершал каботажные рейсы пароход «Илга». Это небольшое судно доставляло работникам службы эксплоатации немало хлопот. Каждый раз, когда нужно было отправлять в рейс «Илгу», начинались поиски груза. Приходилось в ущерб другой работе сосредоточивать много энергии и внимания на отправке в плавание каботажного судна.

Пароход «Илга» используется на каботажных перевозках грузов и в этом году, но используется он всегда эффективно. Вместо беспорядочных рейсов работники диспетчерской службы предложили открыть регулярную грузовую линию между портами Рига — Вентспилс — Лепая с постановкой на нее парохода «Илга». Судно прибывает и отправляется из каждого порта в определенные дни недели, строго по графику. Стоило только ввести такой порядок работы, как сразу нашлись клиенты, грузы. «Илга» теперь всегда загружена, экипаж ее успешно выполняет план.

Активность, всесторонняя забота о том, чтобы моряки не теряли напрасно эксплоатационное время, — вот что определяет стиль работы тов. Семашко. Старший диспетчер живет одной жизнью, одними интересами с экипажами судов, чутко откликается на их запросы. Недаром моряки обращаются к нему с самыми разнообразными вопросами, не относящимися порой непосредственно к службе эксплоатации. Они знают по опыту, что каждое справедливое требование встретит здесь поддержку и будет быстро удовлетворено.

...Каждый день на столе диспетчера вырастает высокая стопка радиограмм. Читая лаконичные сообщения капитанов, он ощущает, как горячо бьется пульс жизни на флоте. Растет и ширится социалистическое соревнование моряков, все отраднее результаты их вдохновенного труда. Видя это, командир движения еще больше проникается желанием помочь экипажам в выполнении социалистических обязательств, подтянуть отстающих до уровня передовых.

Стремясь придать соревнованию большую конкретность и действенность, тов. Семашко вместе с другими работниками службы эксплоатации систематически составляет стахановский график движения флота. Работа каждого экипажа видна здесь, как в зеркале. Ежедневно диспетчер докладывает на совещании, как идет выполнение социалистических обязательств, какие суда опережают график, какие отстают.

Обсуждение результатов работы флота за минувшие сутки выливается обычно в горячую беседу о причинах недостатков, о том, какая помощь нужна морякам. Если налицо угроза невыполнения рейсового задания, то сразу намечаются конкретные меры, чтобы исправить положение. Десятки часов эксплоатационного времени удается сберечь благодаря содружеству экипажей с портовиками, в результате соревнования моряков с рабочими судоремонтных предприятий. Участие членов команд в погрузо-разгрузочных работах и в ремонте механизмов также нередко решает успешное выполнение месячных заданий.

Заслуга старшего диспетчера заключается в том, что он воспринял соревнование моряков как свое родное, кровное дело. Он всемерно содействует распространению на судах новаторских методов работы, систематически ставит моряков в известность, как ими выполнены месячный, квартальный планы. Если экипаж за стахановскую работу заслужил премию, диспетчер не забывает лично проконтролировать, чтобы премия была во-время выплачена морякам.

Есть в характере старшего диспетчера т. Семашко еще одна отличительная черта, которую замечаешь даже после непродолжительного знакомства. Сильны в этом человеке жажда к знаниям, интерес к передовому опыту, ко всему новому, прогрессивному. Уже став квалифицированным командиром движения флота, он внимательно прислушивается к советам капитанов, бывалых моряков, стахановцев судовых экипажей, настойчиво продолжает совершенствовать свое мастерство.

...На доске почета Латвийского пароходства рядом с фамилиями знатных матросов, кочегаров, боцманов, капитанов можно прочесть и фамилию старшего диспетчера Д. Э. Семашко. Это — достойное и вполне заслуженное поощрение для человека, относящегося к труду, как к живому, творческому делу, и отдающего ему все свои силы, все способности.

В. ЛУЩЕВСКИЙ.

РИГА. (Наш корр.).

Ни часу потерянного времени!

Покончить с простоями, увеличить перевозки

Беседа с заместителем министра морского флота, начальником Главюжфлота тов. И. КОРОТЕЕВЫМ

Моряки южных бассейнов страны набирают темпы работы. Успешно завершив план первого полугодия, экипажи судов Черноморского и Азовского пароходств перевезли в июле сверх плана десятки тысяч тонн грузов. Июльский план Главюжфлотом в целом перевыполнен.

Этот результат был достигнут в основном за счет хорошей работы моряков Черноморского и Азовского пароходств. Особенно успешно работали экипажи судов, плавающих на регулярных грузовых линиях. Успехов добились моряки судов «Ижора», «Мичурин», «Земляк», «Чернигов», «Орион» и др.

Наши моряки, работники портов и пароходств теперь на опыте убедились, что регулярные грузовые линии—наиболее совершенная и высокопроизводительная система организации морских перевозок. На Черном море 95,4 проц. всех грузов было перевезено судами регулярных линий. В Азовском пароходстве суда, работающие на регулярных линиях, перевезли 96 проц. грузов.

Основное внимание руководителей пароходств, портов и Главюжфлота было обращено на достижение ритмичности в работе флота и на ускорение рейсооборота судов. В этом отношении достигнуты некоторые успехи. В июле Черноморское и Азовское пароходства работали более ритмично, чем в предыдущие месяцы. По сравнению с июлем прошлого года непроизводительные простои в целом по Главюжфлоту на каждую тысячу тонн переработанного груза сократились на 35 проц.

По сравнению с июлем прошлого года непроизводительные простои судов Азовского пароходства сократились больше чем наполовину. В Черноморском пароходстве простои флота вне грузовых операций также сократились. Это достигнуто, главным образом, благодаря творческой, стахановской работе экипажей судов, крановщиков, механизаторов и грузчиков в портах.

На судах Азовья, Черноморья и Каспия широкое распространение получила инициатива моряков теплохода «Мичурин», начавших работать по стахановскому плану. Перевозя грузы по стахановским графикам и планам, моряки судов Азовского пароходства сэкономили десятки часов ходового времени и сократили на 33 проц. стояночное время в портах. Механизаторы и крановщики в портах освоили высокопроизводительные методы труда ждановского крановщика Никиты Беспалого и ленинградского механика Константина Шарапова и обработали скоростным методом десятки судов.

Но эти успехи могли быть еще более высокими, если бы в Главюжфлоте, пароходствах и портах велась более оперативная борьба с непроизводительными простоями флота. Простои судов продолжают отнимать еще много эксплоатационного времени. Так, в Черноморском пароходстве суда в ожидании причалов затратили в июле 328 часов, на бункеровку топливом вне грузовых операций — 237 часов, на ожидание груза — 61 час и по другим различным причинам — 47 часов. Суда Азовского пароходства в ожидании причалов непроизводительно простояли в июле 411 часов, на бункеровке — 70 часов, в ожидании складов — 21 час.

Простои в ожидании причалов об'ясняются, главным образом, нарушением графика движения судов в Черноморском и Азовском пароходствах, бесплановым приходом судов в порты.

Большие недостатки имеются еще в работе диспетчерских аппаратов пароходств. Диспетчерский аппарат Черноморского пароходства в июле дважды информировал Херсонский порт о том, что туда направляются два судна с грузами. Коллектив порта готовился к скоростной обработке этих судов, но оба раза суда так и не пришли в порт.

Недостаточно оперативно решили диспетчеры пароходства вопрос о работе парохода «Караганда». Судно имело достаточный запас бункера, чтобы сделать еще один рейс. Вместо этого пароход «Караганда» был направлен в порт для пополнения бункера. В результате график работы судна был нарушен. Пароход «Караганда» пришел в порт не в свое время и этим вызвал 24-часовой простой парохода «Генерал Черняховский». Такие примеры не единичны. В августе мы особое внимание обращаем на то, чтобы график движения флота был неизменным.

Необходимо остановиться на работе Каспийского пароходства. То, что это пароходство не выполнило в июле плана перевозок, в значительной степени об'ясняется тем, что суда «Аракс», «Капитан Гороненко», «Заря» и другие во-время не вышли из ремонта с заводов. По плану эти суда должны были работать весь июль и могли перевезти около 25 тыс. тонн грузов и сделать 8 миллионов тонно-миль.

Однако, несмотря на это, при оперативном руководстве флотом со стороны пароходства каспийские моряки все же могли бы в июле перевезти те 2 тысячи тонн грузов, которых нехватило им для выполнения месячного плана перевозок по тоннам.

В августе перед Главюжфлотом стоят новые, повышенные задачи. Достигнутые в июле результаты работы по сокращению простоев и ускорению рейсооборота судов свидетельствуют о том, что моряки Юга могут перевезти в августе дополнительно к плану до 30 тысяч тонн грузов и сделать сверх плана не менее 33 миллионов тонно-миль. Для этого необходимо прежде всего закрепить достигнутые результаты, добиться дальнейшего сокращения непроизводительных простоев. В ближайшие дни Черноморское пароходство должно закончить оборудование бункерной баржи и срочно направить ее в порт Поти. Это даст возможность экипажам судов Черноморского и Азовского пароходств, работающим на регулярных линиях, сэкономить десятки часов, которые они сейчас тратят на переход из Поти в Батуми для бункеровки.

Начальнику Каспийского пароходства тов. Мухину также необходимо подготовить специальные бункерные баржи и передать их портам. Это позволит бункеровать суда в процессе грузовых операций.

Диспетчерские аппараты Черноморского и Азовского пароходств совместно с диспетчерским аппаратом Главюжфлота должны так построить свою работу, чтобы не допускать нарушений согласованных графиков движения судов.

Среди диспетчерского аппарата пароходств еще недостаточно развито социалистическое соревнование за лучшее руководство движением флота. Необходимо добиться, чтобы в это соревнование включились диспетчеры всех пароходств.

Большая и почетная задача стоит перед экипажами судов и коллективами портов Главюжфлота. Нужно, чтобы возможно больше судовых экипажей поддержало замечательную инициативу моряков теплохода «Мичурин», которые успешно работают по стахановскому плану.

Увеличение перевозок в большой степени зависит также от работников судоремонтных заводов. Между тем на Новороссийском судоремонтном заводе до сих пор стоит пароход «Маршал Толбухин», который должен был выйти из ремонта еще 1 июля этого года.

Коллективы пароходств, портов и заводов Главюжфлота имеют все возможности не только выполнить, но и значительно перевыполнить план третьего квартала. Для этого необходимо еще шире развернуть социалистическое соревнование между экипажами судов, коллективами портов, заводов и других организаций, поднять творческую инициативу работников морского флота, подхватывать опыт новаторов производства и сделать этот опыт достоянием каждого моряка.

Уроки одного рейса

В начале третьей декады июля пароход «Ингул» вышел из Бакинского порта в Астрахань. Сюда судно пришло 23 июля. После разгрузки пароход был перешвартован на пятую пристань для приема нового груза. Однако заместитель начальника участка тов. Евенко заявил капитану тов. Настасьеву, что погрузка судна производиться не будет из-за отсутствия рабочей силы. В это время на судно поступило распоряжение главного инженера Каспфлота тов. Цибузгина, который предлагал принять на борт судна груз для Махач-Кала с тем, чтобы в этом порту произвести котлочистку, а также устранить дефект питательной арматуры.

Спустя четыре часа на пароход явился тов. Евенко. Он сообщил, что сейчас имеется груз для Красноводска и Баку. Капитан, основываясь на указании главного инженера пароходства, заявил, что груз для этих портов он принять не может.

Судну грозил длительный простой. Тогда тов. Настасьев, воспользовавшись случайным присутствием на соседнем причале начальника Морской инспекции Каспфлота тов. Плещеева, обратился к нему за советом. Сообща они пришли к такому решению: произвести необходимый ремонт судна на месте. Так и было сделано.

Казалось, теперь не могло быть никаких препятствий для быстрейшей отправки парохода в рейс. Но, к сожалению, они нашлись. Начальник Астраханского участка тов. Федулов вместо того, чтобы дать конкретный план погрузки, пред'явил лишь цифровые сведения о грузах, имеющихся на складах. Это намного осложнило дело. Достаточно сказать, что для того, чтобы выявить нужные грузы, капитан вместе с начальником коммерческого отдела Астраханского морского агентства тов. Агафоновым вынужден был совершить долгое «путешествие» по складам. Наконец, груз был подобран. Но неполадкам не было конца. Бригада грузчиков, производившая погрузку судна, работала нарочно медленно. Между каждым под'емом груза краном проходило 25—30 минут. Итог этих черепашьих темпов таков: вместо 27 часов по норме пароход обрабатывался 62 часа.

В общей сложности «Ингул» непроизводительно потерял в Астрахани около пятидесяти часов.

Г. САВОСЬКИН.

Недопустимая волокита

Пароход «Лена» заканчивал погрузку в Печорском порту. Выписав требование на продукты, старший помощник капитана тов. Груздев отправил за ними на берег артельщика. Артельщик вскоре вернулся на судно ни с чем. В выдаче продуктов ему отказали якобы потому, что закончился срок аккредитива.

Об этом доложили капитану судна, тот радировал в Северное пароходство. Радиограмма поступила к главному бухгалтеру тов. Зыкову. Но в пароходстве с ответом не спешили. Только в самом конце дня работники бухгалтерии удосужились составить текст радиограммы в адрес торговых организаций Печорского порта, где указывалось, что аккредитив еще не потерял в этот день своей силы.

Радиограмму передали начальнику пароходства для подписи, хотя было известно, что в пароходстве его в то время не было. Подписать радиограмму удалось только поздно вечером, а передать ее в Печору — лишь на следующий день, когда срок аккредитива... истек. Простояв таким образом напрасно лишние 21 час 40 минут на рейде, пароход «Лена» вышел в море. Так в Северном пароходстве по-чиновничьи отнеслись к важнейшему делу снабжения моряков, допустив при этом почти суточный простой судна.

Б. МОЛЧАНОВ.



На пароходе «Вологда» сейчас проходят практику курсанты Ленинградского Высшего мореходного училища. Экипаж судна помогает молодым специалистам овладевать морскими знаниями. **На снимке:** начальник судовой радиостанции коммунист Ф. Захарьин (слева) консультирует курсанта В. Головина.

Фото К. Моисеева.

На берегу реки Вуоксы

Большие возможности для летнего отдыха созданы детям моряков Балтийского пароходства и Ленинградского порта. В живописной местности под Ленинградом организовано четыре пионерских лагеря на 1.240 детей. За город вывезены воспитанники детского дома Ленинградского порта, детского сада пароходства и двух детских яслей. Для детей, оставшихся в городе и побывавших в лагерях в первую смену, создан городской пионерский лагерь. Здесь проводится большая оздоровительная работа, устраиваются прогулки на катерах по морю, экскурсии в музеи и по историческим местам. Все это — результат огромной работы партийных и профсоюзных организаций пароходства и порта.

Лучшим пионерским лагерем по праву считается лагерь санаторного типа на двести человек, принадлежащий Ленинградскому порту (директор лагеря тов. Дрелихман, врач тов. Худякова, старший пионервожатый тов. Богданова).

На территории, занимающей 2,5 километра, разместился этот лагерь. Здесь когда-то проходила линия Маннергейма. Огромные плиты вздыбленного гранита, остатки разрушенных дзотов, обрывки проволочных заграждений — недавние следы войны.

Тут же неподалеку находятся братские могилы славных советских воинов, заботливо убранные детскими руками. Это могилы бойцов, отдавших свою жизнь за честь, свободу и независимость нашей советской Родины, за счастье детей. И вот теперь здесь раздаются шумные голоса, звучит звонкая песня детей ленинградских моряков: «В защиту мира, вставайте, люди».

В лагере нет ни одного ребенка, который бы не потерял близких, родных в дни героической обороны города Ленина. Детям старшего возраста знакомы недавние ужасы войны, и тем сильнее их стремление вместе со всеми народами отстоять дело мира.

Высоко над морем, среди соснового бора, разместились хорошенькие домики, в которых живут пионерские отряды. Каждый отряд занимает отдельную дачу из двух комнат и имеет специальную комнату для работы кружков самодеятельности детей. Внизу протекает река Вуокса, впадающая в Ладожское озеро. Устье этой реки напоминает Волгу под Саратовом. Берега живописны и очень красивы. С центральной спортивной площадки лагеря открывается живописная панорама гор, леса, воды, цветов и зреющих хлебов. У самого лагеря река образовала прекрасный пляж. Песчаное дно реки так и манит купаться.

Дети купаются под присмотром воспитателя, вожатых, руководителя занятий по физкультуре тов. Голованова, медсестры тов. Волковой. Много детей обучено плаванию. Все они загорелые, здоровые, жизнерадостные. В первую смену здесь отдохнуло двести детей. Питание в лагере разнообразное и вкусное. За 40 дней пребывания в лагере все хорошо поправились. Дети участвовали в туристском походе на Ладожское озеро. Этой экскурсией пионеры остались очень довольны.

Живо и интересно проходит лагерная жизнь. Дети с большой охотой участвуют в драматическом и хоровом кружках, в инсценировках сказок Пушкина, занимаются спортом, ходят в лес за ягодами, собирают лекарственные травы. Мальчики охотились за белками, ловили и приручали маленьких ястребов. Дети ездят на машине в соседние пионерские лагери и участвуют в соревнованиях по футболу и волейболу. Вожатые умело организуют игры, развивающие в детях ловкость, сноровку, меткость, внимание и наблюдательность. Широко организована сдача норм БГСО и БГТО. Перед от'ездом пионеров первой смены в лагере провели спартакиаду, карнавал, жгли традиционный костер.

Лагерь хорошо снабжен необходимым инвентарем. Белья здесь достаточно, и оно часто меняется. Постельки детей чисты, опрятны. В лагере имеются прачечная, новая хорошая баня. Детей часто моют в бане, не считая того, что они почти ежедневно купаются в реке.

Растет здоровое, бодрое поколение! Все пионеры спят с открытыми окнами, все, как один, строго соблюдают режим. Под'ем под звуки фанфар в 8 часов утра. Сон с 10 час. вечера. Питание — четыре раза в день. За чистотой в отрядах следят сами пионеры-дежурные.

Сейчас пионеры старших возрастов по нескольку часов в неделю участвуют в прополочных работах, помогая соседнему колхозу. Дети сами благоустраивают территорию около своих отрядов. Кругом чистота и образцовый порядок. Повсюду лозунги: «Великому Сталину — слава!», «Спасибо товарищу Сталину за наше счастливое детство».

Недавно пионеры послали письмо детям борцов за независимость Кореи. Писали они его по инициативе Риты Тимошковой. Письмо это поистине трогательно. Дети вспоминают, как они прощались в дни Великой Отечественной войны с родителями, провожая их в жаркие бои, вспоминают ужасы войны и потому особенно тепло обращаются к пионерам Кореи. В конце письма пионеры выражают уверенность, что Народная армия Кореи одержит полную победу. Дети жадно слушают информации о событиях в Корее, живо интересуются международным положением. С большой охотой они посещают занятия кружка «Юный моряк». Здесь работает и кружок «Будь готов к санитарной обороне». Занятия в нем проводит медицинская сестра тов. Волкова.

Лагерь имеет футбольное поле, две волейбольные площадки, два турника, беговую дорожку. На спортивной площадке всегда многолюдно и шумно. Руководитель физкультурной работы тов. Голованов — любимец детей. Ежедневно здесь проводятся занятия по гимнастике. Работают секции по легкой атлетике и спортивным играм. Дети дважды выезжали в пионерлагерь завода «Вторая пятилетка», где провели два футбольных матча, а также четыре встречи по волейболу.

Победителей в соревновании торжественно отмечают на линейках и премируют чернильными приборами, интересной книгой и другими ценными для детей подарками. Многие пионеры увлекаются шашками и шахматами. Лучшими шахматистами здесь считаются Миша Конин, Гера Максимов, Женя Давыдов.

При пионерлагере имеется передвижная библиотека. Пионерами только второй смены прочитано 69 книг, не считая брошюр. Некоторые книги, как, например, «Молодая гвардия» Фадеева, читались вслух кем-нибудь из детей. Старшим пионервожатым тов. Богдановой у отрядного костра проведено 9 бесед о прочитанных книгах, в которых участвовали все дети старших возрастов.

В лагере — хорошая дисциплина. Ежедневно обо всех нарушениях порядка делается запись в дневнике. Все отряды соревнуются между собой. В конце дня подводятся итоги по соревнованию. Победитель получает вымпел. Каждое звено упорно добивается права завладеть вымпелом. Каждый знает, что за недисциплинированность одного право на получение вымпела теряет весь отряд,—поэтому один подтягивает другого и все следят за порядком. Присуждает вымпел совет лагеря. Результаты торжественно об'являют на линейке.

Лучшей воспитательницей лагеря является тов. Домбровская, четыре года она работает в этом лагере. Девятый год в пионерлагерях и четыре года в этом лагере работает старшей пионервожатой тов. Богданова. Большим и заслуженным авторитетом среди детей пользуется директор лагеря тов. Дрелихман. Он любит детей, по-отечески заботится о каждом из них, участвует с ними в походах и играх.

Интересна и содержательна жизнь пионеров в лагере. Они окружены постоянной заботой, любовью и лаской. Внешний вид ребят, их загорелые веселые лица, их бодрые письма родителям говорят за себя. Как любящая мать, страна заботится о подрастающих строителях коммунизма. Светла и радостна жизнь советских детей.

М. СЕЙФИ.

Художественная самодеятельность на судне

АРХАНГЕЛЬСК. (**Наш корр.**). На пароходе «Кировоград» имеется коллектив художественной самодеятельности.

Когда судно в море, коллектив художественной самодеятельности организует концерты. Среди моряков есть свои певцы, чтецы, рассказчики, аккордеонист. Сейчас хоровой ансамбль разучивает новые песни. Готовятся постановки одноактных пьес.

Культурно проводит свой досуг экипаж. В судовой библиотеке много книг. Библиотека пополняется произведениями лауреатов Сталинской премии и русских классиков. За последние месяцы приобретено более ста новых книг. Особой любовью у молодежи пользуются произведения В. Маяковского, романы и повести М. Горького.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

ПОМОЧЬ ФИЗКУЛЬТУРНИКАМ

Физическая культура является одним из важных средств коммунистического воспитания трудящихся, подготовки советского народа к труду и защите социалистической Родины.

В приказе министра морского флота тов. П. В. Новикова о мерах по развитию массовой физической культуры и спорта на морском транспорте большое и важное значение придается водным видам спорта.

Недавно в Москве проходили соревнования по плаванию на первенство столичного совета общества «Водник». В соревнованиях принимали участие команды пловцов министерств морского и речного флота и ряда других организаций. Команда пловцов Министерства морского флота в составе тт. Джавад, Голубева, Брускина, Чуваева, Кузнецова, Кочеровского, Шапкого, Галлера, Кудиной, Островской, Ермолович, Астафуровой и Лаптевой заняла первое место и получила переходящий приз — кубок московского совета общества «Водник».

Сейчас перед физкультурным коллективом Министерства морского флота стоит задача привлечь как можно больше работников центрального аппарата к участию в физкультурной работе и в первую очередь к занятиям плаванием, греблей, парусным и водно-моторным спортом. Необходимо провести семинары по подготовке общественных инструкторов.

Для улучшения условий занятий по плаванию на водной станции общества «Водник» на Москве-реке необходимо срочно провести дноуглубительные работы, построить вышку для прыжков в воду.

С наступлением осени занятия водными видами спорта почти прекратятся. Московский совет общества «Водник» и руководство Министерства морского флота должны помочь физкультурникам нашего коллектива получить право на занятия в одном из столичных бассейнов для плавания.

Все это даст возможность коллективу пловцов Министерства морского флота добиться еще лучших спортивных результатов.

Инженеры М. БРУСКИН, Н. КОЧЕРОВСКИЙ.

КОГДА ЖЕ БУДЕТ ПОРЯДОК НА МОРСКОМ ВОКЗАЛЕ?

Страшный вид имеет морской вокзал в Новороссийске. В нем грязно, неуютно, нехватает столов, скамеек, нет ни одной урны. Справедливое возмущение пассажиров вызывает отсутствие на морском вокзале умывальника. Парикмахерской также нет. Приезжающим негде привести себя в порядок. Люди долго и тщетно бродят в поисках крана, где бы помыть руки. На вокзале нет комнаты отдыха, негде почитать газету, поиграть в шашки или шахматы. Территория вокруг здания захламлена, залита мазутом.

Пора, давно пора навести образцовый порядок на Новороссийском морском вокзале.

Ф. КИСЛОВ.

ЕЩЕ РАЗ О ФОРМЕННОМ ОБМУНДИРОВАНИИ

Согласно приказу министра морского флота работникам морского транспорта, которым присвоены персональные звания, должно быть выдано форменное обмундирование. В Херсонском мореходном училище персональные звания преподавательскому составу присвоены уже давно. Но обмундирования никто еще не получил.

Руководители Главного управления учебных заведений Министерства морского флота должны побеспокоиться о форменном обмундировании для начальствующего состава мореходных училищ.

М. ДВОРОВЕНКО,
преподаватель Херсонского мореходного училища.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ МАТЕРИАЛОВ

Лейтенант Семенов написал в редакцию письмо о плохой работе буфета и грубом обращении обслуживающего персонала ресторана парохода «Вологда» с пассажирами.

При проверке факты подтвердились.

Как сообщил редакции исполняющий обязанности начальника пассажирского сектора отдела перевозок Министерства морского флота тов. Луценко, по письму приняты меры. Официантка Петухова и буфетчица Левина, грубо обращавшиеся с пассажирами, сняты с работы. В часы, когда ресторан закрыт, организован отпуск горячих блюд и закусок из буфета.

На положении „пасынка"

Экипаж парохода «Генерал Черняховский» сделал в этом году 8 рейсов. За это время моряки судна своими силами выполнили много ремонтных работ. Чтобы более продуктивно использовать эксплоатационное время, мы разработали, по примеру экипажа теплохода «Мичурин», стахановский план перевозок на второй квартал.

В июле были подведены итоги нашей работы по стахановскому плану. Люди трудились хорошо. Об этом свидетельствуют следующие результаты соревнования: 58 моряков судна — стахановцы, имена 38 членов экипажа занесены на судовую доску почета, значительная группа отличников соревнования отмечена в бассейновой книге почета.

Но странно то, что с этими высокими трудовыми показателями моряков никак не вяжутся неудовлетворительные результаты работы всего экипажа в целом. В течение всего года мы систематически не выполняем рейсовых заданий. Так, первый рейс был выполнен на 84 проц., второй — на 89, третий — на 97, четвертый — на 68, а пятый и того меньше — на 64 проц. Три последних июльских рейсовых задания, когда наш пароход занимался перевозками грузов внутри Азово-Черноморского бассейна, также не выполнены.

В чем же причина этого? Она кроется в непродуманном руководстве диспетчерами движением судна. В результате этого почти в каждом порту наш пароход непроизводительно простаивает много часов.

Приведу конкретные примеры.

В апреле судно в балласте следовало в Николаев за зерном. Зная, что уголь на исходе, капитан попросил у руководителей пароходства разрешения зайти в Одессу для бункеровки. Но начальник службы эксплоатации пароходства тов. Фомин, вероятно, усмотрел в этой просьбе лишь желание экипажа погостить дома и ответил радиограммой: «Бункероваться будете в Николаеве».

Сделав кратковременную остановку на Одесском рейде, мы вышли в Николаев.

И что же? В Николаеве бункер не был подготовлен. Нельзя было начинать и погрузку, так как у элеватора грузился один пароход, а другой ждал очереди. Нам предложили стать на якорь на рейде. Здесь мы простояли около суток. Простой этим не закончился. После бункеровки мы потратили еще 14 часов эксплоатационного времени на ожидание причала у элеватора.

Следующий рейс опять начался после длительного простоя судна, хотя на этот раз оно грузилось на виду у руководителей пароходства — в Одессе. По рейсовому заданию мы должны были закончить погрузку 23 мая в час ночи. Но в ходе погрузки выяснилось, что табак, который мы должны были принять, следует на теплоходе «Львов», который ожидается в Одессе лишь через двое суток. Непредусмотрительность грузоотправителя и службы эксплоатации пароходства вызвала лишнюю стоянку нашего судна продолжительностью в 71 час. К этому затем добавился 12-суточный простой в порту назначения. В результате рейсовый план оказался выполненным лишь на 64 проц.

Через месяц мы прибыли с грузом леса в Новороссийск. Но так как одновременно с нами сюда был направлен, тоже с лесом, пароход «Аргунь», наше судно непроизводительно простояло в ожидании причала 55 часов 40 минут.

Очередной рейс из Поти в Жданов с грузом руды начали благополучно. Портовики Поти погрузили судно досрочно. Мы послали по радио вызов на комплексное соревнование портовикам Жданова. Но ждановцы на наш вызов почему-то не ответили.

Причина молчания портовиков выяснилась позднее. Оказалось, что свободный причал забронирован Черноморским пароходством и Главюжфлотом для парохода «Караганда», который должен был прибыть вслед за нами через 8—10 часов. На рейде нас продержали 51 час.

После выгрузки руды пароход «Генерал Черняховский» перешвартовался на другой причал для погрузки угля. Погрузка шла хорошо. Утром 26 июля мы рассчитывали уйти в Одессу. Накануне предполагаемого отхода судна судовой комитет организовал коллективный просмотр фильма «Броненосец Потемкин» в ждановском городском кинотеатре.

Довольные хорошо проведенным вечером, моряки возвращались на пароход. Однако за время нашего отсутствия на причале произошли изменения. На месте нашего судна стоял и грузился пароход «Ижора». Наш пароход стоял на рейде.

В портовой диспетчерской, куда мы обратились за раз'яснением, нам сообщили, что перестановка судов произведена по распоряжению руководителей Черноморского пароходства.

На рейде вторично пароход простоял 18 часов. Прерванная погрузка возобновилась лишь после того, как пароход «Ижора» ушел в Одессу. Но теперь уголь стал поступать медленнее, и погрузка затянулась почти на сутки.

В Одессе мы узнали, что «зеленую улицу» пароходу «Ижора» диспетчерская пароходства открыла за наш счет, с целью дать возможность экипажу этого судна сделать в июле еще один рейс с тем, чтобы он смог закончить свой месячный план.

Но нужно ли было ломать наш график? Конечно, нет. В очередной рейс пароход «Ижора» ушел в 18 час. 30 мин. 30 июля. Следовательно, в запасе у экипажа осталось еще более суток, и судно могло подождать 10—12 часов, пока мы закончим погрузку угля. К тому же до прихода «Ижоры» в Одессу мы бы успели разгрузиться, так что опасности какой-либо задержки для этого судна не было, а потому не было и необходимости выводить из графика наш пароход.

К сожалению, у диспетчерской Черноморского пароходства существуют еще сынки и пасынки. На положении «пасынка» оказался экипаж парохода «Генерал Черняховский». Нашему экипажу длительное время мешают работать, срывают стахановский план. С этим надо покончить.

Л. КОНОСЕВИЧ,
первый помощник капитана парохода «Генерал Черняховский».

В морских бассейнах страны

Слава русских моряков

На берегу Невы против ростральных колонн стоит украшенный широкой парадной лестницей дворец. В его просторных залах расположился Центральный военно-морской музей.

О немеркнущей славе русских моряков и их великих заслугах в истории отечественной и мировой науки, бесстрашии и мужестве рассказывают многочисленные экспонаты музея. Когда побываешь в его залах, то невольно охватывает чувство патриотической гордости за наш могучий народ, который вложил много труда в развитие науки о мореплавании.

Еще в VI—IX веках крепко скроенные ладьи восточных славян бороздили морские просторы, совершая беспримерные дальние плавания. Славяне считались непревзойденными мореходами. Посетители музея видят копию договора, заключенного в 911 году киевским князем Олегом с Византией. Это одна из самых первых в мире договоров о морской торговле.

Не было еще у человечества никакого представления о северных морях, когда новгородские ладьи проникали через Белое море в Ледовитый океан и первыми в мире достигли Шпицбергена. Новгородцы прошли в Карское море и доходили до устьев рек Оби и Енисея. Достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, насколько гениальны по тем временам была эта задача, какого упорного знания морского дела она требовала.

Большой интерес представляют впервые выставленные в музее для обозрения подлинники русских морских карт петровского периода. Среди них — первая карта Каспийского моря, в свое время вызвавшая удивление зарубежных ученых, настолько она была точно составлена. Здесь экспонированы карты восточной части Балтики и Черного моря. Пожелтевшие листы красноречивы: они убеждают, что Россия была впереди многих стран мира по уровню развития морских наук. Петровские карты поражают своей удивительной подробностью. Составить их могли только люди, обладавшие высокой культурой мореплавания. Об этом свидетельствует и первая русская книга по морской практике, датированная 1722 годом. Она называлась «Разговор у адмирала с капитаном или полное учение как управлять кораблем во всякие разные случаи». Автор книги — первый навигатор русского флота Б. Зотов.

Подолгу останавливаются посетители возле стенда, неопровержимо доказывающего, что Россия была родиной подводного судостроения. Еще в 1719 году Петр I получил «доношение» подмосковного крестьянина Ефима Никонова, смело утверждавшего, что он в состоянии выстроить судно, которое будет подходить к вражеским кораблям «под самое дно» и способно уничтожить «хотя бы десять или двадцать фрегатов». Петр I заинтересовался этим предложением. По его указанию Ефиму Никонову были созданы необходимые условия для работы. В 1720 году изобретатель-самоучка закончил постройку модели своего корабля, показавшей прекрасную плавучесть и легко погружавшейся под воду.

В 1724 году на Галерном дворе в Петербурге состоялось испытание первой в мире подводной лодки, на котором присутствовал Петр I. Лишь досадное повреждение ее корпуса при спуске на воду помешало успешно завершить испытание. Ефиму Никонову пришлось снова взяться за дело. Печальна была дальнейшая судьба этого замечательного русского умельца, пришедшего к мысли о подводном судостроении за полвека до американца Давида Бушнеля. После смерти Петра I талантливый изобретатель был сослан в далекую астраханскую верфь, «под караул», где и умер, не добившись осуществления своей идеи. Но до наших дней остались документы и чертежи, убедительно доказывающие приоритет России в изобретении подводной лодки.

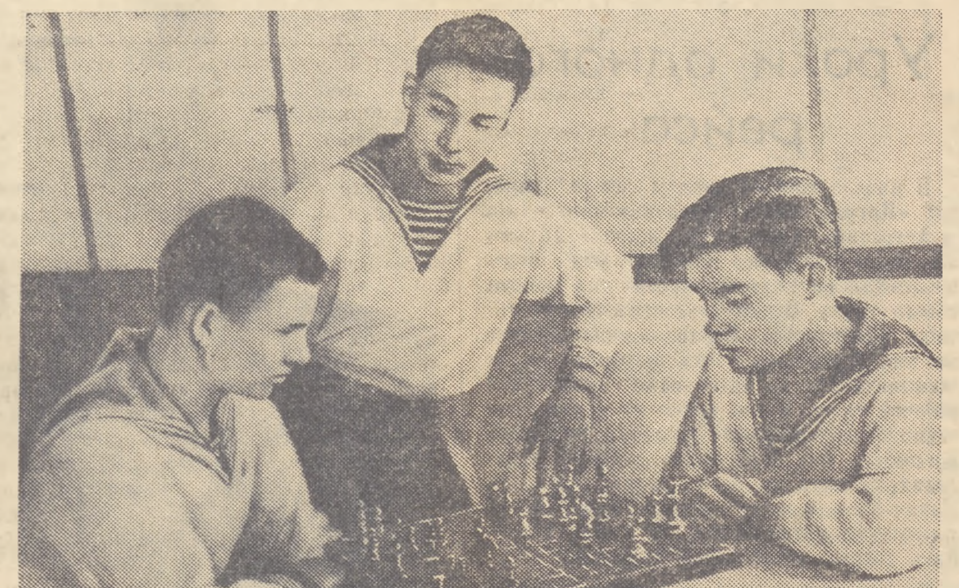
Большой стенд посвящен великому новатору морской науки М. В. Ломоносову. Посетители музея видят изданный в 1759 году его научный труд «Рассуждение о большей точности морского пути». Ученый предвосхитил многие позднейшие «открытия» зарубежной науки о мореплавании. На этом же стенде — чертежи изобретенных М. В. Ломоносовым навигационных приборов.

Много труда приложили работники Центрального военно-морского музея, чтобы показать роль русских открывателей новых земель, начиная с XV века. Здесь выставляются материалы о путешествии Афанасия Никитина, побывавшего в Индии за 20 лет до Васко да Гама, и о заслугах многих других отечественных мореплавателей и путешественников.

«Достаточно хорошо известно, что Двина... увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая», — так писал в 1525 году русский дипломат Дмитрий Герасимов, дав первое в мире указание о возможности использования Северного морского пути. Спустя много лет это предположение Герасимова было блестяще доказано плаванием Семена Дежнева, достигшего неизвестного до того времени пролива между Азией и Америкой. В музее имеется раздел, посвященный экспедиции Чирикова и Беринга, сыгравшей огромную роль в географическом изучении северной части Тихого океана, Северо-Западной Америки и северо-востока Азии. Впервые экспонированы личные вещи участников этой экспедиции, недавно найденные при раскопках на острове Беринга.

СССР — великая морская держава. Ее морская слава создавалась веками неустанных трудов и замечательных подвигов русских моряков.

А. САПАРОВ.



На учебном судне «Индигирка». Курсанты за игрой в шахматы.

Фото Б. Боровских.

СТРОИТЕЛИ ПОРТОВ

Многочисленные документы, хранящиеся в наших архивах, свидетельствуют о бесспорном приоритете русских ученых в гидротехнике и в строительстве морских портов.

Первые русские портостроители Петр Головин и Иван Выродков заложили в 1557 году портовые сооружения в устье реки Наровы. В 1584 году был создан порт в устье Северной Двины, явившийся предшественником современного Архангельска.

В начале восемнадцатого века в нашей стране широкое развитие получает строительство морских портов. Тогда были созданы Санкт-Петербургский, Азовский, Балтийский и другие порты. Несколько позже возникли порты на Каспии, Кавказском и Крымском побережьях.

Русская конструкторская и научная мысль проложила собственные пути в области морского портового строительства. В 1854 году по проекту инженера Сахапского впервые в мире был создан пловучий волнолом. В начале XX столетия профессор В. Тимонов создал гидротехническую лабораторию, где впервые были организованы исследования портов на моделях малого масштаба. В 1904 году инженер В. Чарномский впервые изучил и описал действие морской воды на гидравлические растворы в портовых сооружениях, что имело большое практическое значение. Инженер Н. Пятницкий в 1910 году впервые применил железобетон в наших морских портовых сооружениях.

Большой вклад в дело развития русской гидротехники внесли ученые нашей страны В. Лохтин, Н. Селявский, Н. Пузыревский, В. Тимонов, Н. Жуковский, Б. Калинович и другие исследователи.

Русское портовое искусство нашло собственные пути. За годы советской власти оно выросло в самостоятельную науку, намного опередившую технику строительства портов в Западной Европе и в Соединенных Штатах Америки.

В. КАРПАТОВ-ХАЛИМОВ.

Культурно-массовая работа в клубе

В Ленинграде на Резвом острове живут строители жилых домов для моряков Балтики. По вечерам они посещают свой клуб, в котором сосредоточена вся культурно-массовая работа. Здесь работают драматический, физкультурный и другие кружки. Недавно под руководством кочегара тов. А. Ильинского организован ансамбль песни и пляски.

Сейчас коллектив художественной самодеятельности клуба готовится к всесоюзному смотру. Драматический кружок ставит две инсценировки по рассказам А. Чехова, отрывки из пьес А. Островского.

Вручение высокой награды

МУРМАНСК. (Наш корр.). В прошлом году ледокол «Ермак» в связи с пятидесятилетием со дня его постройки и за успешную работу в северных морях был награжден орденом Ленина.

На-днях в Мурманском порту состоялось торжественное вручение ордена Ленина экипажу ледокола «Ермак».

Ордена и медали СССР были также вручены группе моряков ледокола «Ермак».

Среди награжденных — капитан тов. Сорокин, второй механик тов. Поляков, кочегар тов. Кабачков и другие моряки.

Физкультура и спорт

Массовый заплыв

Недавно в Ростове-на-Дону по инициативе бассейнового совета общества «Водник» состоялся массовый заплыв физкультурников-моряков. В нем приняло участие около 300 человек. Среди них были курсанты мореходного училища имени Г. Я. Седова, работники морского порта и управления Азовского пароходства.

Физкультурники морского порта и мореходного училища показали хорошую подготовку к заплыву. Передовые физкультурные коллективы и лучшие спортсмены — участники массового заплыва награждены грамотами бассейнового совета общества «Водник».

Завоевали приз

Недавно в Ленинградском Центральном парке культуры и отдыха имени С. М. Кирова состоялся традиционный молодежный карнавал. В его программе были гонки парусных судов.

Яхтсмены общества «Водник» в этих соревнованиях заняли пять первых мест и завоевали «Кубок карнавала». Рулевые яхт В. Дерябин, Н. Исаев, С. Малыгин, К. Нестеров и курсант Ленинградского высшего мореходного училища Герой Советского Союза В. Немчиков получили именные кубки за достигнутые спортивные успехи.

Слушатели Академии на практике

В Академии морского флота закончился первый год обучения. Сейчас слушатели эксплоатационного и промышленного факультетов отправились в морские бассейны на практику.

Слушатель академии тов. С. Яковлев, в прошлом главный инженер Сухумского порта, занимается вопросами развития Сочинского пароходства и Сухумского порта. Слушатель тов. Г. Гуженко, ранее возглавлявший отдел механизации Мурманского порта, выехал в Ригу и Калининград. Тема его работы: «Современная практика применения скоростных методов погрузки и разгрузки судов». Над вопросами увеличения скорости судов трудится слушатель академии тов. С. Угрюмов.

Во время практики слушатели академии будут работать над темами, актуальными для морского флота. Среди них — выбор типа судна для перевозки руды на скоростной линии Поти—Жданов, развитие единого технологического процесса обработки вагонов в портах и на железнодорожных станциях, механизация судоремонтных работ и т. д.

СОБЫТИЯ В КОРЕЕ

В сообщениях Главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики, переданных 12 и 13 августа, говорится, что на всех фронтах части Народной армии продолжали вести ожесточенные бои с американскими и лисынмановскими марионеточными войсками.

На восточном побережье части Народной армии, преодолевая сопротивление лисынмановских войск, продолжали продвигаться вперед.

На восточном берегу реки Нактонган (Ракуто-ко) противник несколько раз пытался переходить в контрнаступление. Однако частями Народной армии эти попытки были сорваны.

Части Народной армии, освободившие Гиде, расположенный западнее Пхохана (Хокодо), при поддержке местных партизанских отрядов наносят сильные удары противнику и продолжают наступательные бои. Окружив в этом районе упорно сопротивлявшегося противника, они полностью освободили город Пхохан (Хокодо) — важный стратегический пункт и важный город на восточном побережье, а также один из важнейших портов противника.

В боях за освобождение города Пхохан части Народной армии взяли в плен более 400 солдат противника, в том числе много американцев. Захвачены большие трофеи.

В настоящее время в этом районе части Народной армии преследуют противника.

На южном побережье войска Народной армии отбили контрнаступление американских войск и при тесном взаимодействии различных родов войск наносят удары упорно сопротивляющимся американским войскам.

11 августа западнее Пхохана сбиты 3 американских самолета.

12 августа американские самолеты совершили варварские налеты на районы Пхеньяна и Кымчхоня (Кинсен). Над Пхеньяном зенитная артиллерия Народной армии сбила один американский самолет.

Главное командование Народной армии Корейской народно-демократической республики сообщило 14 августа:

На всех фронтах части Народной армии, прорвав оборонительную линию американских и лисынмановских марионеточных войск, продолжали вести ожесточенные бои.

Части Народной армии, освободившие Санчжу (Сиосю) и близлежащие районы, продолжали наступление, нанося противнику большие потери.

Южнее Санчжу (Сиосю) войска Народной армии полностью разгромили противника. В этих боях войска Народной армии уничтожили за период с 2 по 10 августа более 1.500 и взяли в плен более 500 солдат и офицеров противника. Захвачены танки, автомашины, тяжелые и легкие пулеметы, 105-миллиметровые орудия, винтовки, карабины и много другого вооружения и боеприпасов.

Американские самолеты и военные корабли продолжают зверские бомбардировки и обстрел мирных населенных районов.

12 августа американские корабли, в том числе крейсер, попытались обстрелять населенные районы западного побережья Кореи севернее 38-й параллели. Огнем береговой артиллерии Народной армии американские корабли были немедленно отогнаны.

13 августа американская авиация бомбила ряд районов севернее 38-й параллели.

Огнем зенитной артиллерии Народной армии в различных районах сбито несколько американских самолетов.

Как сообщает из Кореи корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс, представитель американской 8-й армии заявил, что северокорейские войска заняли Пхохан (Хокодо) и подошли к важной американской авиабазе, находящейся в окрестностях Пхохана.

Сообщается, что в некоторых пунктах у реки Нактонган северокорейские войска занимают позиции всего в восьми милях от Тэгу.

В сообщениях из Токио и Кореи подчеркивается, что северокорейские войска форсировали реку Нактонган (Ракуто-ко) в 14 милях к юго-западу от Тэгу (Тайкю).

Спортивное обозрение

Попрежнему успешно продолжает выступать в чемпионате СССР по футболу команда ЦДКА. Она уверенно лидирует и от матча к матчу все больше повышает свои шансы на первенство. К 13 августа армейцы уже выиграли 17 матчей, семь закончили вничью и лишь один проиграли. Армейские футболисты набрали после 25 встреч 41 очко. Едва ли уже кто-либо сможет догнать лидера. Можно предполагать, что он уже сейчас — главный кандидат в чемпионы страны по футболу за 1950 год.

Наиболее остро идет развернувшаяся борьба за второе место, на которое претендуют московское, тбилисское и ленинградское «Динамо», футболисты ВВС, ленинградский «Зенит» и московский «Спартак».

Состоявшаяся в субботу встреча московских команд «Спартака» и ВВС вызвала особый интерес. На-днях они вернулись из поездки на юг, где провели по четыре матча в Баку, Тбилиси и Ереване. «Спартак» и ВВС встретились с одними и теми же командами. Однако игры закончили они с разными результатами. «Спартак» проиграл все четыре матча, а футболисты ВВС три встречи выиграли, а одну закончили вничью.

Неудачи «Спартака» значительно ухудшили его положение в таблице: он перешел на седьмое место. И лишь воскресная игра, где спартаковцы встретились с командой ВВС, снова несколько поправила их дела. «Спартак» выиграл со счетом 2 : 0 и набрал после 25 игр 29 очков. Команда ВВС на 13 августа занимает шестое место и имеет 31 очко после 25 игр. Московское «Динамо» к этому же дню набрало 33 очка после 26 игр, тбилисское «Динамо» — 33 очка после 27 игр, а «Зенит» — 32 очка после 25 игр.

В классе «Б» к первенству уверенно идет команда Военно-Морских Сил.

Большой интерес вызывает начавшийся в воскресенье в Киеве розыгрыш первенства СССР по плаванию. В столицу Украины с'ехались 400 сильнейших пловцов и прыгунов в воду. Первенство оспаривают команды Москвы, Ленинграда и союзных республик.

В первый день состоялись заплывы на 100 метров всеми стилями. С наибольшим успехом выступили москвичи и ленинградцы. Среди первых победителей — московские пловцы Т. Гусева, В. Ушаков, Л. Мешков, Н. Крюков и В. Карманов, ленинградки Е. Москвина и Е. Горева, а также украинка М. Гавриш. Эстафету 4×100 метров, разыгранную в первый день первенства, выиграла команда Ленинграда. В соревновании по прыжкам в воду с трамплина звание чемпионки страны завоевала москвичка Л. Жигалова.

Крупным событием является и всесоюзное первенство сильнейших легкоатлетов спортивного общества «Динамо». Здесь молодой легкоатлет Москвы О. Григалка показал очень высокий результат в толкании ядра — 16 м 5 см. Москвич В. Сухарев снова был впереди всех в беге на 100 метров—10,5 сек., а москвичка З. Духович установила новый всесоюзный рекорд, пройдя дистанцию в 60 метров за 7,4 сек.

Советские спортсмены, повышая свое мастерство, улучшают не только всесоюзные, но и мировые рекорды. На-днях Комитет по делам физической культуры и спорта при Совете Министров СССР получил сообщение от Международной федерации гиревиков о том, что ряд достижений советских спортсменов утвержден в качестве мировых рекордов. В таблицу лучших результатов в мире включены достижения штангистов разных весов. Новыми мировыми рекордами являются достижения В. Светилко (легкий вес) в жиме двумя руками — 111,3 кг, Ю. Дуганова (средний вес) — в рывке двумя руками — 127,5 кг и А. Воробьева (полутяжелый вес) — в рывке двумя руками — 132,5 кг.

А. СОРОКИН.

Роман Б. Полевого „Золото"

Критика и библиография

«Сверкнув ослепительной белозубой улыбкой, парень нетерпеливым движением разорвал бечевку и, перевернув мешок, приподнял его за углы. Из брезентового, пропитанного мазутом, черного мешка, в каких паровозные бригады возят инструмент, сверкающим потоком хлынули на письменный стол драгоценности: кулоны, браслеты, серьги, массивные портсигары, кольца, бриллиантовые колье, старинные золотые табакерки, украшенные финифтью и каменьями, перстни. Все это, рассыпавшись по зеленому сукну, загромоздило канцелярский стол. Молодой железнодорожник еще раз дернул за концы мешка:

— Все! Пиши, папаша, расписку, что принял семнадцать килограммов золота и прочей драгоценной ерунды».

Сцена эта происходит летом 1941 года, в самый тяжелый и напряженный момент войны, в областном советском городе в конторе Госбанка. Идут упорные бои на подступах к городу. Служащие конторы Госбанка, как и почти все жители города, уже эвакуировались. В конторе Госбанка остались только старый шестидесятилетний кассир Митрофан Ильич Корецкий и молоденькая машинистка Муся Волкова, отставшие от своего коллектива. И в этот момент, среди грохота канонады, в последние часы эвакуации в опустевшее здание Госбанка вбегают два железнодорожника, чтобы сдать банку мешок, набитый драгоценностями, принадлежащими государству. Ценности приняты, но вывезти из города их, оказывается, уже невозможно. Гитлеровцы прорвались к самому зданию банка... И вот перед стареньким кассиром банка и перед молодой девушкой-машинисткой вдруг встает непостижимо трудная задача — спасти золото от немцев, и не только спасти, сохранить, спрятать его от алчных взоров гитлеровцев, но и переправить его через линию фронта в советские государственные органы, чтобы каждый грамм драгоценностей пошел на дело защиты социалистического отечества, на дело победы...

Так завязывается основной сюжетный узел в новом романе Бориса Полевого «Золото», определяющий все последующее бурное течение повествования. Главные персонажи нового произведения Полевого — это обыкновенные, рядовые советские люди, которые как будто ничем не примечательны и ничем не выделяются в повседневной нашей жизни. Но вот они попадают в необыкновенную, трагическую ситуацию, и как ярко, как глубоко раскрывается их героическая, благородная сущность! Так же, как и в романе о летчике Мересьеве, Полевой рисует в своем новом произведении изумительную стойкость духа советского человека, рисует высокий подвиг советских патриотов. В этом отношении «Золото» Полевого по своему духу такая же повесть о настоящих людях, как и первый военный роман писателя. В основе и той и другой вещи лежит история подвига советского человека, но подвига незаурядного, редкого по своей специфичности и особенно полно обнаруживающего моральную красоту и силу людей сталинского племени, партийных и непартийных большевиков.

Уже в самом названии романа подчеркивается идея произведения.

Золото — это не те сверкающие браслеты, кулоны, кольца, бриллиантовые колье, перстни и прочая «драгоценная ерунда», которую принесли в мешке в контору банка два железнодорожника. Золото — это советские люди, люди с мужественными сердцами и чистой совестью, которые без страха, не колеблясь, идут на любые испытания, даже на смерть, ради любимой Родины, ради той свободной и светлой жизни, которую они построили собственными руками.

— С таким народом войну обязательно выиграем, — говорит в конце романа член Военного Совета. — И не только эту, любую!..

Густыми, дремучими лесами, непроходимыми болотами, в стороне от больших дорог и селений идут путники — старый кассир и молодая девушка Муся Волкова, продвигаясь к линии фронта со своей драгоценной ношей. Десятки непредвиденных преград вырастают у них на пути. Но путники упорны. Не страшась ни голода, ни одиночества, ни смерти, ожидающей их в случае, если они попадут к немцам, они мужественно идут вперед. При этом ни Митрофан Ильич, ни Муся Волкова даже не подозревают о том, что они совершают подвиг. Характерно, что Муся Волкова, чем-то напоминающая Любовь Шевцову из «Молодой гвардии» А. Фадеева, все время мечтает о том, чтобы совершить что-нибудь необыкновенное — подбить немецкий танк, взорвать мост в тылу у оккупантов, уничтожить какую-нибудь штабную немецкую машину. Вот это настоящий, смелый подвиг! А нести по лесу семнадцать килограммов золота в мешке — пусть даже рискуя жизнью, голодая, выбиваясь из сил — в этом два простых скромных человека не видят ничего особенного. Это — простое исполнение гражданского долга советским человеком, естественный поступок каждого, кому бы пришлось принимать решение и действовать в таких же условиях. Никакого подвига с точки зрения Муси и Митрофана Ильича здесь нет. Так Полевой еще и еще раз, как и в прежних своих произведениях, подчеркивает благородную особенность советского человека — его непревзойденное мужество, сочетающееся с глубокой скромностью.

Шестьсот километров по лесам и топям, по нехоженым местам, в тылу у немцев проходят путники с мешком золота, чтобы сдать его за линией фронта Советскому государству. И отважные люди достигают этой цели. Ничто, никакие препятствия не могут остановить это медленное, продолжающееся долгие месяцы, героическое лесное путешествие. Гибнет в пути старый кассир Митрофан Ильич Корецкий, особенно ярко и трогательно нарисованный писателем. Но на место Митрофана Ильича становится колхозница Матрена Никитична, а ее впоследствии, как в героической эстафете, сменяют два молодых партизана — Николай Железнов и бывший «ремесленник» Толя. Немцы поджигают на их пути торфяные болота, и путники пробираются вперед среди дыма и пламени, среди адского пожарища, пожирающего все кругом. Испытание следует за испытанием, и среди них самые страшные — голод, цынга, начавшиеся суровые декабрьские морозы и полное истощение сил путников.

Но воля к победе и дружба советских людей оказываются сильнее смерти.

— В одной из работ товарища Сталина, — говорит Николай Железнов в тяжелую минуту, стремясь приободрить своих спутников, — есть образ, чудесный образ. Буря захватила рыбаков на Енисее, злая, жестокая буря... И вот одни испугались, сложили весла, легли на дно баркаса: неси, куда вынесет. И их разбивает о скалы... А другие наоборот... как налетит первый шквал, крепче берутся за весла и гребут навстречу ветру, наперекор течению, против бури гребут. Гребут до последнего дыхания... И они побеждают бурю...

«Золото» Полевого — это роман о тех, кто победил бурю.

Основная идея произведения выражена писателем достаточно ярко и отчетливо и в событиях романа и в художественных образах старого банковского служащего Митрофана Ильича Корецкого, Муси Волковой, знатной колхозницы красавицы Матрены Никитичны Рубцовой, председателя «лесного» колхоза «Красный пахарь» старого балтийского матроса Игната Рубцова. Пожалуй, это наиболее удавшиеся писателю характеры в его новом романе. В романе много отличных страниц. Особенно яркое впечатление оставляют эпизоды эвакуации, героического движения партизан через подожженные немцами леса и болота.

И все же роман чрезмерно растянут.

Иногда кажется, что тема романа — это всего-навсего тема рассказа, а писатель развернул ее в большое, широкое полотно. Борис Полевой чересчур увлекся нагромождением всякого рода приключений, осложнений, смертельных опасностей, поджидающих на каждом шагу путников. Правда, большинство этих приключений выглядит совершенно закономерно в таком необычном лесном путешествии, но все же излишество их явно ощущается в романе.

Но главный недостаток нового произведения Полевого, на наш взгляд, не в этом. Главный недостаток — в другом.

Писатель слишком нетребовательно, слишком примитивно решает многие художественные задачи, вставшие перед ним. Автору романа очень часто изменяет чувство строгой правды, высокой художественности. Поэтому в романе много неверных психологических штрихов и есть просто совершенно неубедительные, неправдивые страницы. Трудно, например, представить, чтобы Муся Волкова — какой бы легкомысленной она ни представлялась ее сослуживцам — трудно представить, чтобы она не понимала, как важно доставить огромные ценности государству, чтобы как можно быстрее использовать их для защиты Родины. Даже дети могли бы понять это. А вот Муся не понимает. Она так и говорит своему спутнику, старому кассиру, указывая на драгоценности:

— Ну, и подумаешь, ну, и уроню!.. Очень нужны эти штучки, когда война идет.

Все это путешествие с мешком золота по лесу представляется ей вначале нелепым.

«Митрофан Ильич готов был, если потребуется, сложить голову, но пронести в целости и сохранности это очутившееся у них в руках государственное добро. Муся же искренно недоумевала: почему, чтобы спасти драгоценности, они должны заведомо удлинять и затруднять свой путь, чураться людей, итти какими-то звериными тропами, рисковать жизнью».

Не могла этого взрослая советская девушка не понимать. Неверно это, неубедительно, фальшиво.

И таких неверных, фальшивых мест в романе, к сожалению, много.

Вот еще одно из них. В лесу встречаются Николай Железнов, Кузьмич и Муся с Матреной Никитичной. Первые подозревают в женщинах шпионок, подосланных гестапо, а Муся Волкова и Матрена Никитична принимают Николая и Кузьмича за полицаев. Остановив женщин, Николай и Кузьмич ведут их за собой в партизанский отряд. «Может быть, гестапо нарочно таких вот красивых и подсылает», — думает Николай и в то же время, как это ни противоестественно в такой ситуации, «краснеет» от одного взгляда Муси Волковой, мысленно напевает, глядя на девушку, на ее фигурку: «Мне стан твой понравился тонкий и весь твой задумчивый вид». Ну, может ли партизан, встретив в лесу незнакомую девушку и подозревая в ней шпионку, декламировать про себя, слушая ее голос: «А голос так дивно звучал, как звон отдаленной свирели, как моря играющий вал...». Неправдоподобно это, неверно психологически. А в романе, между тем, мнимые полицаи и мнимые шпионки устраиваются вместе обедать, а Муся Волкова даже пришивает одетому в немецкую форму «полицаю» Николаю Железнову пуговицу. Здесь писатель явно сбивается со строго реалистического тона на другой, легковесный тон, чуждый природе всей вещи.

Это, несомненно, ошибка писателя.

Читатель вправе рассчитывать, что талантливый советский художник Борис Полевой, готовя роман к отдельному изданию, исправит эти недостатки, что сделает его произведение более строгим и правдивым, более стройным и законченным.

В. ЯКОВЛЕВ.

«Знамя», №№ 11, 12 (1949 г.), №№ 1, 2 (1950 г.).

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б020100. Типография «Гудок». Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2244.